RIVISTA MILITARE



L'AVIAZIONE DELL'ESERCITO

DALLE ORIGINI AI GIORNI NOSTRI

L'autore del presente volume è il
Colonnello P.O. - P.E. (aus)
Giovanni TONICCHI



Sottotenente di complemento in art. da mont. nel 1960, ha frequentato il 18° Corso P.O. nel 1961. Dopo una prima assegnazione come pilota operativo alle SAL del 9° Rgt. art. pes. di Trento e del CAUC di Teulada, è stato trasferito al CAALE di Viterbo nel 1964 in qualità di pilota istruttore di volo.

Nel 1965 è transitato in SPE (RSU) e nel 1967 ha frquentato il 44° Corso P.E. continuando a svolgere le mansioni di istruttore di volo e di specialità presso il Centro.

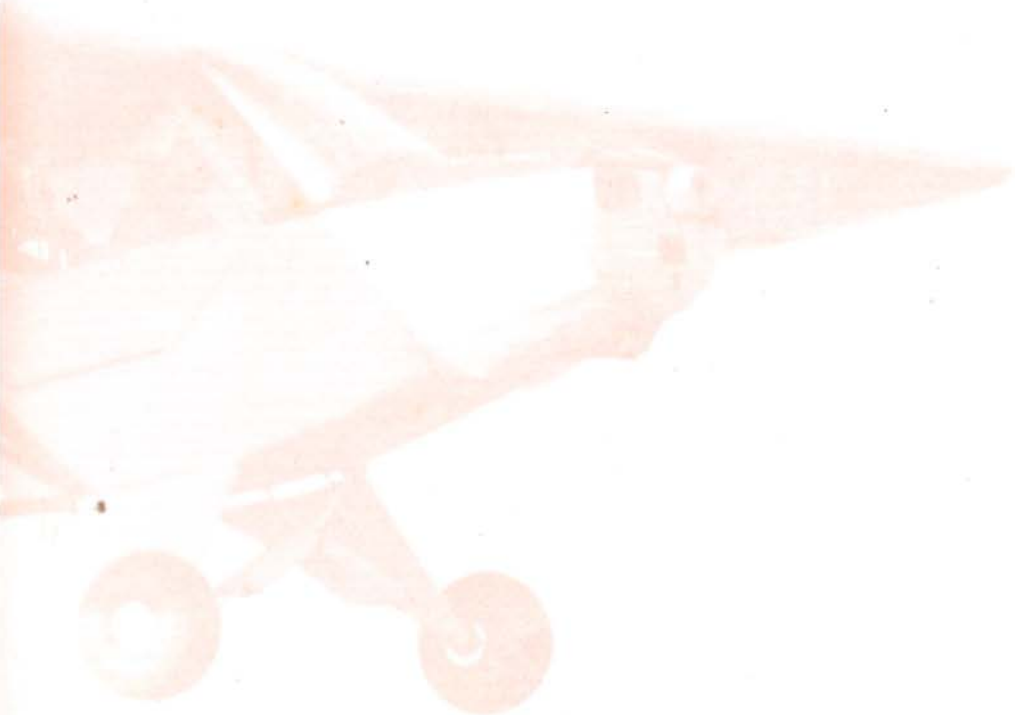
Dal 1972 ha iniziato ad occuparsi del volo tattico e dell'armamento degli elicotteri, seguendo in particolare la sperimentazione di tiro con i missili TOW sugli A 109 ed A 129.

Nel 1982 ha frequentato il Corso di transizione su elicottero d'attacco AH 1S Cobra presso la Scuola dell'Aviazione Esercito USA.

Successivamente, ha comandato dal 1985 al 1986 lo Squadrone ITALAIR dell'UNIFIL in Libano.

Ha fatto parte dell'Agenzia NAHEMA dal 1992 al 1995 curando la fase preliminare di realizzazione della versione TTH dell' NH 90.

Il Col. Tonicchi ha lasciato il servizio il 28. 12. 1995 avendo all' attivo 8108 ore di volo su aerei ed elicotteri.



© 1996 by Rivista Militare
Direttore responsabile: Giovanni Cerbo
Fotolito: Studio Lodoli Sud
Stampa: Arti grafiche De Angelis
Pubblicazione curata da Giovanni Tonicchi

L'AVIAZIONE DELL'ESERCITO

DALLE ORIGINI AI GIORNI NOSTRI

RIVISTA MILITARE

PRESENTAZIONE



I profondi mutamenti degli equilibri strategici di questi ultimi anni e il contemporaneo insorgere di numerose situazioni di crisi hanno cambiato molti dei parametri relativi alla sicurezza di tutti i Paesi, ormai consolidati da cinquant'anni di contrapposizione. Le Forze Armate sono ora chiamate ad operare, anche con interventi radicalmente diversi, in scenari comunque non tradizionali.

Allo stesso modo, il consolidamento dei concetti di prevenzione e di pacificazione internazionale richiedono metodi d'azione innovativi, quanto meno più flessibili poichè rivolti a numerose situazioni non definibili a priori.

A fronte di un quadro generale così instabile e incerto, ma nello stesso tempo quantomai aperto alle nuove possibili realizzazioni di un sistema di sicurezza globale, si è anche verificato un allargamento consistente degli obiettivi di politica internazionale della nostra Nazione, peraltro perseguibili, in prospettiva, anche in virtù di un potenziale impiego delle Forze Armate.

Nella necessità, quindi, di dover provvedere sia alla protezione dei confini sia alla tutela dei nostri interessi ovunque collocati, la tempestività di intervento, la mobilità e la prontezza d'impiego delle forze divengono fattori condizionanti il successo di ogni operazione futura.

L'Aviazione dell'Esercito, quale componente della Forza Armata in grado di interpretare al meglio tutte queste connotazioni operative, è andata via via acquisendo un ruolo centrale nel progetto di ristrutturazione in atto.

In tal senso, infatti, il supporto diretto assicurato dai mezzi a movimento verticale alle forze di terra non ha tardato a divenire talmente incisivo da far assurgere ai mezzi dell'AVES il ruolo di veri moltiplicatori di potenza.

L'elicottero, in particolare, rivelatosi molto versatile in termini di impiego, è passato molto presto a compiere attività di sostegno delle Truppe di terra.

Guadagnatosi il connotato di arma polivalente e multiruolo, capace di favorire agili spostamenti omnidirezionali delle truppe, come di garantire il sostegno logistico anche in aree impervie e prive di assi di comunicazione, è divenuto, ovunque, insostituibile componente delle Forze operative.

Una dottrina d'impiego che, se pure elaborata recentemente, ha trovato applicazione pratica e banco di sperimentazione nell'ambito delle numerose missioni di pace e sicurezza condotte dall'Esercito Italiano, a partire dal contributo fornito dalle forze di pace in Libano.

A partire da quella missione, infatti, con l'assegnazione alle Unità di volo dello Squadrone ITALAIR di compiti di ricognizione, ricerca, soccorso, trasporto sanitario e collegamento, poteva considerarsi realizzato, per noi, il significativo passaggio dell'elicottero da semplice mezzo di trasporto a veicolo integrato.

Così, in un itinerario fatto di evoluzione tecnologica, di trasformazioni ordinative e dottrinali di compiti via via affidati, l'AVES è giunta a realizzare l'aeromobilità delle Unità, proponendosi, altresì, quale erogatore di potenza di fuoco fino a rivestire il ruolo di combattimento vero e proprio.

Basti citare l'ingresso in linea dell'A 129 "MANGUSTA", che ha dato presto un segno di sostanziale credibilità a questi concetti.

Anche se poi l'apporto della componente tecnologica non si è certo fermato qui. In tal senso, infatti, il programma in corso relativo all'NH90, volto alla ricerca di un elicottero da trasporto tattico in grado di operare con una sicurezza di volo sempre più elevata, si presenta quanto di più avanzato disponibile oggi sul mercato internazionale.

La superiore capacità che si avrà con l'introduzione in servizio di questi nuovi mezzi significherà un ulteriore salto di qualità per l'AVES. Lo stesso che è stato realizzato sul versante dei collegamenti con l'ingresso in linea del DORNIER 228.

Il futuro della componente aerea dell'Esercito si può comunque intravedere chiaramente guardando agli scenari di impiego - dal Libano al Kurdistan, dall'Albania alla Somalia, dal Mozambico ai territori della ex Iugoslavia - ove già gli uomini dell'AVES hanno dato prova di grande professionalità e le Unità di volo di grande maturità tecnologica. In tali situazioni d'impiego, i mezzi dell'Aviazione dell'Esercito, se da un lato hanno conferito alle forze impiegate la massima operatività, hanno anche rappresentato un valido supporto psicologico per il personale in area di operazioni che in essi vedeva l'immediatezza di un eventuale soccorso.

E questo vuol significare un'ulteriore conferma della estrema versatilità d'impiego delle Unità dell'AVES.

Di una flessibilità, quindi, che le ha consentito di essere sempre più una componente essenziale nella condotta delle moderne operazioni.

Non credo, infatti, sia più possibile pensare, oggi, ad un tipo di azione militare senza contemplare l'impiego di vettori aerei per il trasporto, l'esplorazione, l'attività di comando e il sostegno di fuoco.

Perchè diversamente vorrebbe dire non voler attribuire all'Esercito la capacità di confrontarsi con le Forze dei Paesi amici ed alleati, impedendogli così di partecipare dignitosamente a missioni condotte da coalizioni multinazionali.

Sono questi, in sintesi, i concetti che prendono vita scorrendo le pagine del libro ed osservando le fotografie che narrano tanti anni di storia.

Dalle origini antiche alle prime operazioni, che parlano di una timida comparsa sulla scena dei nostri primi piloti, a quelle che descrivono la Specialità quale componente primaria della Forza Armata.

Al curatore del volume e a quanti hanno contribuito alla sua realizzazione va, dunque, la gratitudine di tutta la Forza Armata ed il mio personale riconoscimento. Era infatti necessario fermarsi un momento e fare il punto di quanto realizzato e di quanto ancora rimane da fare.

E gli uomini dell'ALE, prima, e dell'AVES, oggi, hanno fatto molto per l'Italia, pagando anche un grande contributo di vite umane sull'altare del dovere.

A tutti i baschi azzurri che non voleranno più, caduti sulle montagne della Iugoslavia o nel mato africano, nelle missioni in concorso alle Forze di Polizia o, ancora, perchè impegnati in qualche servizio o solo in addestramento, è dedicato questo libro.

Un volume che non si propone di essere semplice memoria storica, ma punto di partenza e messaggio si speranza per una crescita positiva, sempre nel consenso e nel rispetto degli interessi della Nazione.

IL CAPO DI SM DELL'ESERCITO
Generale Bonifazio INCISA di CAMERANA

INTRODUZIONE



L'Aviazione dell'Esercito celebra quest'anno il 45° anniversario della sua costituzione.
Non vi poteva essere quindi una migliore occasione per la pubblicazione di questo volume che ripercorre la breve ma intensa storia della Specialità più giovane della nostra Forza Armata.

Considerati l'ampiezza dell'opera, il suo valore storico, l'impegno che ha richiesto la sua realizzazione forse sarebbe stato più opportuno, come qualcuno aveva suggerito, attendere la scadenza del 50° anniversario, una ricorrenza senz'altro più significativa.

I motivi più che validi che mi hanno spinto invece ad insistere su questa data sono essenzialmente due.
Innanzi tutto la disponibilità di un Ufficiale quale il Col. Tonicchi. Senza la sua abnegazione, il suo amore per la Specialità ed il suo patrimonio di esperienze e di conoscenze non sarebbe stata possibile la realizzazione di questo volume il cui pregio è da ricercare non solo nel suo valore documentale quanto soprattutto nel suo valore storico.

Il motivo che però più di ogni altro avvalora la collocazione del libro in questa data sta nel fatto che il 1996 senza dubbio sarà ricordato a lungo come l'anno di riferimento per l'Aviazione dell'Esercito.
Quest'anno infatti, in linea con quanto previsto dal Nuovo Modello di Difesa, ha preso l'avvio tutta una serie di provvedimenti ordinativi che cambieranno profondamente la struttura dell'Aviazione dell'Esercito.

Tra questi provvedimenti occorre sottolineare: la trasformazione dell'Ispettorato in Comando dell'AVES, con il suo spostamento da Roma a Viterbo; la costituzione, a Casarsa della Delizia, del 7° Reggimento Elicotteri d'Attacco "VEGA"; la costituzione, a Lamezia Terme, del 2° Reggimento Elicotteri da Trasporto "SIRIO".
Seguirà poi la costituzione del 6° Reggimento "DENEB" sulla base del 26° Gruppo di stanza a Pisa.

Questi provvedimenti maggiori verranno accompagnati da una serie di ulteriori iniziative che tenderanno a riorganizzare anche i reparti minori posti alle dipendenze delle Regioni Militari. Siamo alla presenza di un riordina-

mento che non è fine a se stesso, ma che tiene conto del nuovo assetto dell'Esercito delineato nel Nuovo Modello di Difesa.

Un riordinamento che esalta le possibilità di intervento dei mezzi aerei in favore delle forze di terra per le quali il supporto dell'Aviazione dell'Esercito è divenuto elemento insostituibile per assicurare: in campo operativo, rapidi spostamenti in ogni direzione in una cornice di sicurezza garantita dagli elicotteri d'attacco; in campo logistico, il sostegno aderente soprattutto verso aree impervie difficilmente raggiungibili da mezzi terrestri.

La crescita dell'Aviazione dell'Esercito è avvenuta armonicamente in ogni direzione, la ristrutturazione in campo ordinativo va di pari passo con l'evoluzione che è avvenuta nel settore del personale e dei mezzi.
Piloti e tecnici sempre più qualificati e motivati ingrossano le fila della nostra Specialità e la nostra attenzione ora più che mai è concentrata sulla loro preparazione che appare sempre più complessa e delicata.

Quest'anno abbiamo inviato i primi piloti a svolgere il corso basico negli Stati Uniti e il loro numero è destinato ad aumentare sempre più.
Lo Stato Maggiore ha già recepito la necessità di formare fin dall'Accademia degli ingegneri aeronautici da destinare al settore tecnico logistico dell'AVES e ritengo sia giunto il momento di pensare a dei piloti che possano entrare nell'AVES già dopo il corso formativo dell'Accademia Militare.

Non è per sciocca vanità o per falso orgoglio, è solamente una necessità imposta dalla nuova fisionomia della Specialità dettata dai nuovi compiti e dai nuovi mezzi tecnologicamente così avanzati che per gestirli non è più sufficiente lo spirito sportivo e l'entusiasmo dei nostri pionieri che hanno fatto grande l'Aviazione dell'Esercito e che ora fanno parte della storia, ma occorrono Comandanti con una professionalità ed una esperienza sempre più profonda ed aggiornata.

Nel campo dei mezzi continua la lenta e costante attività di studio e di sviluppo che ha portato l'AVES ad essere una Specialità tra le più avanzate tecnologicamente e tra le più puntuali nel ricercare l'ammodernamento della flotta esistente e l'acquisizione di nuovi modelli.
Oggi dopo aver completato l'introduzione dell'A129 si sta già pensando alla

sperimentazione della sua versione Scout che prevede l'installazione di un cannone da 20 mm e di missili aria-aria.
Prosegue nel frattempo lo sviluppo dell'elicottero NH90, un bimotore destinato al trasporto tattico che sarà introdotto in servizio nella prima decade dell'anno 2000, e che sarà destinato a sostituire la flotta degli elicotteri multiruolo.

Il guardare sempre avanti alla ricerca dello sviluppo e della evoluzione della Specialità, costituisce la caratteristica principale dei nostri uomini.
Io stesso, consapevole delle responsabilità che gravano su di me quale Comandante, mi ritrovo a pensare sempre al futuro, ai traguardi che ritengo indispensabile raggiungere per l'efficienza dell'Aviazione dell'Esercito.

Sono felice quindi di potermi abbandonare per un momento solo ai ricordi portati alla luce da questo volume, molti dei quali sono stati personalmente da me vissuti.
I protagonisti di questi episodi, soprattutto quelli che ci hanno lasciato per volare nel più azzurro dei cieli, fanno tutti parte della storia dell'AVES che è potuta crescere grazie al loro amore per la Specialità e al loro convincimento di impegnarsi e di dedicare i loro sforzi ad un sogno che sapevano sarebbe divenuto realtà.

L'ISPETTORE
Generale Pasqualino VERDECCHIA

CAPITOLO I

LE PREMESSE

Sin dai tempi più remoti, qualsiasi combattente di terra o di mare, ha avvertito istintivamente la necessità di spingere lo sguardo il più lontano possibile dalla propria posizione per meglio sorvegliare il terreno circostante o per scoprire per tempo la presenza dell'eventuale nemico.

Questo innato e primordiale bisogno di ampliare i propri orizzonti si è concretizzato, per innumerevoli secoli, nel salire sulla sommità di un rilievo del terreno per il soldato o nell'arrampicarsi sulla punta dell'albero maestro della propria nave per il marinaio.

Quando, verso la fine del XVIII secolo, l'uomo inventò un mezzo *più leggero dell'aria* (meglio noto come mongolfiera), capace di salire e scendere a piacimento in quell'elemento fluido che fino ad allora era riservato dominio degli uccelli o dei personaggi mitologici, fu inevitabile che i militari se ne appropriassero per sfruttarlo nell'esercizio dell'arte della guerra con risultati che si imposero subito come determinanti alla vittoria.

Ma è con l'avvento del XX secolo e con la creazione del *più pesante dell'aria* (termine figurato che indica l'aeroplano), che gli Eserciti e le Marine delle Nazioni più progredite tecnologicamente individuarono in esso quel mezzo, dalle inesauribili possibilità di impiego militare, che avrebbe finalmente permesso di realizzare il disegno accarezzato per generazioni e generazioni di sfruttare la terza dimensione.

Il Sergente Pilota Andrea Teobaldi, 'asso' della I G.M. con quattro abbattimenti riconosciuti. L'omonimo nipote presta attualmente servizio come pilota nell'Aviazione dell'Esercito.



E fu proprio il Regio Esercito Italiano che, agli inizi della seconda decade del '900, inaugurò storicamente l'uso del mezzo alato in combattimento in occasione del conflitto che vide opposta la nostra Nazione all'Impero Ottomano sul territorio libico.

Durante la successiva I Guerra Mondiale, a dispetto di quanto ebbe ad affermare al suo inizio il Maresciallo francese Foch - il vincitore della battaglia della Marna - : "*l'aeroplano.....tutto ciò è solamente dello sport! Per le Forze Armate, l'Aviazione vale zero!*", o della dichiarazione fatta pochi anni prima dal ministro della Guerra Britannico"....*Non pensiamo che gli aeroplani possano essere impiegati a scopi bellici...*", si consacrò per l'uso dell'aereo, largamente impiegato su tutti i fronti e da tutti i belligeranti, una realtà alla quale non si sarebbe più potuto rinunciare.

Nel corso della Grande Guerra, il nostro Esercito e la nostra Marina utilizzarono diffusamente gli aerei da ricognizione, da caccia e da bombardamento dando vita a quei Reparti di Volo di cui ancora si perpetuano le gesta e che tanto contribuirono alla Vittoria.

Nel successivo dopoguerra, (malgrado l'inevitabile ventata



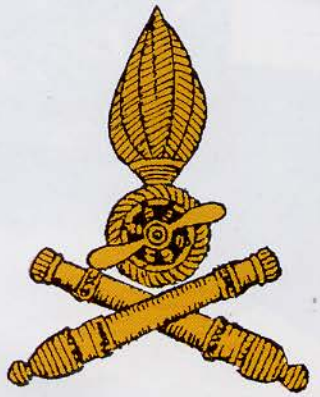
Il Tenente cav. Osservatore Nino Tuzi, terzo da sinistra in piedi, con i colleghi di due Squadriglie di Aviazione della I G.M.. Il nipote presta anch'egli servizio nell'Aviazione dell'Esercito.

Nella pagina a fianco.
Un equipaggio d'eccezione di un aereo da ricognizione Romeo Ro.1 della fine degli anni '20: il pilota, Gen. Francesco de Pinedo - Sottocapo S.M. della Regia Aeronautica - e l'Osservatore, Ten. art. Luigi Filippo Benedettini del 4° Corso O.A. ('24).

Qui sotto.
Distintivo degli Osservatori dall'Aeroplano, dei piloti ed il fregio degli Artiglieri del Corpo Aeronautico durante la Grande Guerra.







di smobilitazione e di acceso pacifismo che invase anche la nostra Nazione) la neonata Aviazione Militare, grazie agli enormi progressi conseguiti in combattimento ed all'apporto di pensiero di illuminati preconizzatori, fece ben presto capire che il proprio futuro non poteva che essere quello di crescere ulteriormente ed affermarsi come Arma Aerea indipendente.

Vide così la luce, con il Regio Decreto Legge 645 del 28 Marzo '23, la Regia Aeronautica che, anche in virtù di favorevoli concomitanze politiche, divenne la terza Forza Armata autonoma monopolizzando autoritariamente, da quel momento in avanti, tutto quanto atteneva alla gestione ed all'impiego del mezzo aereo.

L'Esercito e la Marina si sentirono ovviamente penalizzate da questa conduzione esclusiva e, per il soddisfacimento delle loro specifiche necessità in campo aeronautico, si dovettero accontentare delle cosiddette *Aviazioni Ausiliarie*, note anche come *Esercitavia* e *Marinavia* che, costituite da un certo numero di Gruppi di Squadriglie da Ricognizione, vennero appositamente create in seno all'Arma Azzurra per l'effettuazione delle missioni di volo richieste dalle forze di terra e di mare.

A capo di ciascuna delle due Aviazioni Ausiliarie, con una successiva legge del '31, per sottolineare inequivocabilmente la esclusività della loro gestione, venne designato come responsabile un "Ispettore" dell'Aeronautica, Generale di Brigata Aerea.

Queste Squadriglie, nel caso particolare dell'Esercito, erano dislocate sull'intero territorio metropolitano e nelle Colonie, ed erano equipaggiate da velivoli, i cui piloti comandanti appartenevano all'Arma Azzurra, su cui prendeva posto un Osservatore dall'Aeroplano (O.A.) a cui era affidata la condotta tattica della missione. Gli aerei impiegati erano generalmente velivoli di modeste prestazioni e gli impieghi principali loro assegnati consistevano nell'effettuazione di missioni di ricognizioni tattiche o strategiche, osservazione del tiro d'artiglieria, fotografie aeree e collegamenti a favore delle Grandi Unità del Regio Esercito.

Gli O.A., Ufficiali inferiori delle varie Armi, venivano addestrati a partire dal '24 con dei corsi dedicati e gestiti dalla Regia Aeronautica sull'Aeroporto di Cerveteri e, dopo il conseguimento del brevetto, pur rimanendo organicamente assegnati ai







Sopra.
Distintivo di Pilota della R.A. e di Osservatore dall'Aeroplano negli anni anteriori alla II G.M.

reparti di appartenenza, venivano impiegati durante le esercitazioni o in operazioni nell'ambito delle Squadriglie da Ricognizione, vivendo così la stessa avventura esaltante dei loro colleghi aviatori e condividendone gli stessi rischi.

Dal '24 al '43, furono tenuti 29 corsi e brevettati ben 1016 Ufficiali effettivi e di complemento che si distinsero nelle operazioni sui vari teatri operativi, dalla riconquista della Libia all'Africa Orientale, dalla Guerra di Spagna alla II Guerra Mondiale, come testimoniano le quattordici medaglie d'oro al valor militare alla memoria (di cui 5 in servizio di volo) concesse ad altrettanti di loro.

La partecipazione ai combattimenti terrestri delle unità aeree rimaneva invece esclusiva pertinenza della Regia Aeronautica, attraverso i Reparti d'Assalto e da Bombardamento, e questa impostazione si rivelò in varie occasioni (particolarmente durante il secondo conflitto mondiale) non sempre tempestiva ed adeguata alle necessità reali delle forze impiegate, per il mancato costante coordinamento delle operazioni terrestri con quelle aeree.

La stessa osservazione per l'aggiustamento del tiro di artiglieria, che nella Grande Guerra era stata largamente praticata con gli aerei, era caduta in disuso e fino al '43 non venne praticamente più attuata, con notevoli ripercussioni sull'andamento delle operazioni.

A tale particolare riguardo, furono in pratica confermate le intuizioni che il teorico della strategia aerea moderna, Gen. del Genio Aeronautico Giulio Douhet (dapprima Ufficiale dell'Esercito e Comandante del Battaglione Aviatori dal '11 al '15), preconizzava fin dagli anni venti nelle pagine della sua opera letteraria universal-



Cartolina di propaganda aeronautica per le Squadriglie da Ricognizione, che mostra i due modelli di aereo più impiegati a favore delle truppe terrestri negli anni '20-'30:
- il Fiat A 120 in primo piano ed il Ro.1 in secondo piano. L'O.A. del primo aereo lancia una borsa messaggio mentre a terra sono esposti i teli da segnalazione nei pressi del posto d'antenna.

mente conosciuta, "*Il dominio dell'aria*": "*....L'Aviazione ausiliaria dell'Esercito, facendo parte integrante ed inscindibile di questo, deve essere messa alla dipendenza diretta di esso, sia dal lato disciplinare che di impiego e di istruzione...*". Più oltre, scriveva qualcosa che, riletta a distanza di decenni, ha del sorprendente per la sua premonizione: "*...L'aviazione di artiglieria ha bisogno di apparecchi che volino e di personale che sappia guidare gli apparecchi che volano, ma impiega gli apparecchi ed il personale a scopo di controllo del tiro, perciò gli uni e gli altri debbono, volando, rispondere a questo scopo: non rispondendovi, risulterebbero, all'artiglieria, perfettamente inutili.....*".

In pratica, si intravedeva in maniera inequivocabile che pilota ed osservatore dovevano essere un tutt'uno per assicurare il successo della missione. Questo concetto, disatteso in ambito nazionale ma ampiamente praticato dai tedeschi e dagli inglesi venne posto maestralmente in atto dall'Esercito statunitense che, a partire dal '42, si era creata una propria componente aereo-artiglieresca e che aveva avuto il battesimo del fuoco durante lo sbarco in Nord Africa nel novembre di quello stesso anno.

Il nostro Esercito, dopo l'armistizio dell'8 Settembre '43 e con la successiva cobelligeranza a fianco degli Alleati, ebbe modo di saggiare le capacità operative di questi aerei leggeri e fra coloro che ebbero un'esperienza personale vi fu un Osservatore d'eccezione, il Principe ereditario Umberto di Savoia.

Nel dicembre dello stesso anno il Principe, recatosi presso il Comando alleato sul fronte di Cassino per ispezionare le truppe italiane, fece notare al Comandante americano che a suo giudizio nessuna misura era stata presa per neutralizzare i ponti che avrebbero favorito un contrattacco dei carri armati tedeschi. Il Generale americano Mark Clark osservò allora che sarebbe stata opportuna una ricognizione di un Ufficiale italiano pratico della zona. "*Vado io*" disse Umberto. E partì su di un piccolo aereo da ricognizione pilotato da un sergente americano: volò a bassissima quota per vedere meglio e portò notizie preziose sullo stato dei ponti e l'ammassamento dei carri tedeschi.

Nella ricostruzione delle Forze Armate nel '46 (prima del Referendum Istituzionale) si ipotizzava l'acquisizione da parte dell'Esercito di aerei leggeri inglesi 'Auster'.

DE/be

MINISTERO DELLA GUERRA
STATO MAGGIORE REGIO ESERCITO
UFFICIO OPERAZIONI E ADDESTRAMENTO
SEZIONE ADDESTRAMENTO

N° 1882/O/9 di prot.Add. Roma, lì 20 marzo 1946
OGGETTO: Aerei leggeri da osservazione aerea.

ALLA LAND FORCES SUB COMMISSION - A.C. (M.M.I.A.) ROMA
e, per conoscenza:
A L G A B I N E T T O
(rif.suo f. 202198 del 3/2/46)

****

1°) E' intendimento di questo Stato Maggiore acquistare a pagamento dalle Autorità Alleate 18 velivoli tipo "Auster", da adibire all'addestramento all'osservazione aerea secondo i procedimenti in uso nell'Esercito Britannico.
Tale acquisto consentirebbe di:
a) mantenere in allenamento un'aliquota di personale specializzato, oggi disperso in incarichi di varia natura;
b) esperimentare le particolari norme d'impiego previste per tale attività dalla regolamentazione britannica.

2°) Questo Stato Maggiore ha tracciato un programma di utilizzazione degli apparecchi sulle seguenti basi:
a) assegnazione di qualche esemplare ai Comandi Militari Territoriali nella cui giurisdizione sono dislocate Divisioni di fanteria;
b) riserva di alcuni esemplari, accentrata nelle mani di questo Stato Maggiore, per esigenze addestrative delle Scuole;
c) servizio manutenzione, riparazioni, carburanti e lubrificanti, inserito ed appoggiato all'esistente organizzazione del servizio automobilistico;
d) costituzione ex-novo di un magazzino unico per i ricambi;
e) utilizzazione di personale dell'Aeronautica - che dovrà essere ceduto temporaneamente all'Esercito - per pilotaggio (18 sottufficiali), manutenzione e revisione motori (18 specializzati),e di personale dell'Esercito per tutte le altre esigenze (osservatori, marconisti,fotografi, ecc.).

3°) Sarò grato a codesta M.M.I.A. se vorrà esaminare la possibilità di cedere in proprio all'Esercito italiano gli apparecchi di cui trattasi, a vantaggio dell'attività addestrativa.

IL CAPO DI STATO MAGGIORE

Un'altra testimonianza di impiego di aerei leggeri la si può leggere nel capitolo "*L'Esercito si fa un'Aviazione*" dell'opera "*Ali antiche*": "*....Durante la Guerra di Liberazione, l'11° Reggimento Artiglieria da campagna della Divisione 'Legnano' ebbe assegnato per un certo periodo un aereo da osservazione americano L4 sul quale prendevano posto Ufficiali di artiglieria italiani per osservare il tiro delle proprie batterie. A guerra finita, questi Ufficiali provarono a mettere in evidenza i buoni risultati conseguiti dall'osservazione aerea del tiro fatta con piccoli aeroplani organicamente facenti parte delle unità di artiglieria...*" (Una prima avvisaglia di questa aspirazione si può ritrovare in uno studio dell'ordinamento dell'Esercito concepito durante la cobelligeranza dove veniva proposto: "*...Obbligo*

agli ufficiali di avere diffuse conoscenze di aeronautica, di compiere voli e osservazioni dall'aereo..." ed in una successiva lettera, datata 20 Marzo '46, emanata dallo Stato Maggiore del Regio Esercito, il Referendum Istituzionale non aveva ancora avuto luogo, indirizzata alla Commissione Alleata di Controllo sugli Armamenti - Sottocommissione Forze Terrerestri - MMIA, nella quale veniva auspicato l'acquisto di un certo numero di aerei britannici da osservazione AOP - Airborne Observation Post - Auster, l'equivalente inglese dell'L 4 americano, da impiegare per le esigenze della Forza Armata) "*si scontrarono però con l'ostilità dell'Aeronautica, con la quale si schierarono quasi senza eccezione gli Ufficiali dell'Esercito in possesso della qualifica di 'Osservatore dall'Aeroplano'*".

La posizione dell'Aeronautica è comprensibile: gli aerei in dotazione all'arma azzurra erano quasi tutti monoposto, quasi tutti ormai a reazione. Venivano così messi a terra in gran numero molti abili piloti, spesso in età troppo avanzata per il passaggio agli aviogetti ma validissimi per portare a spasso un osservatore su un piccolo velivolo da Aero Club. Inoltre, l'Aeronautica difendeva accanitamente il principio secondo il quale tutto ciò che vola debba appartenerle, temendo che un'Aviazione dell'Esercito ed eventualmente un'Aviazione della Marina potessero falcidiarne l'organico, ridurne i compiti e quindi l'importanza come Forza Armata.....(Nel '49 furono infatti ripresi i corsi di Osservazione Aerea a cura dell'A.M. presso la Scuola di Aerocooperazione basata sull'Aeroporto di Guidonia e venne fatto un tentativo di rinverdire le Squadriglie da Ricognizione, creando nello stesso anno a Padova la 36ª Squadriglia equipaggiata su aerei leggeri Stinson L 5 Sentinel). "*..L'Esercito o meglio quel ristrettissimo numero di Ufficiali che sosteneva la necessità di un'aviazione leggera da gestire in proprio, aveva le sue ragioni non meno valide che non si limitavano all'organico. Essi sostenevano, come poi i fatti hanno dimostrato, che l'osservatore deve essere anche pilota perché può capitare una situazione (per vento in direzione sfavorevole, pista corta o accidentata, ecc.) in cui sia consigliabile far decollare il piccolo aeroplano con una sola persona a bordo. Per far ciò l'addestramento del pilota dell'Esercito aveva caratteristiche particolari quali la capacità di compiere atterraggi di fortuna in radure di boschi, su strade, spiazzi, ecc., esattamente l'opposto di quello che gli aerei di elevate prestazioni (anche quelli ad elica, senza scomodare gli aviogetti) richiedevano. La lotta era impari: dalla parte dell'Aeronautica un'intera Forza Armata decisa a difendere quelli che riteneva i suoi diritti contro una minaccia di cui si esagerava la portata; dalla parte dell'Esercito pochi Ufficiali convinti, uno Stato Maggiore indifferente, e gli 'Osservatori' schierati in massa dalla parte dell'Aeronautica*".

Uno degli Ufficiali a cui si accenna in "*Ali antiche*", fu il Gen. Div. Giorgio Liuzzi (già O.A. del 9° Corso del '32 e futuro Capo di SME) che, in un articolo apparso sulla Rivista Militare del Marzo '51 dal titolo "*Il volo verticale, necessità per l'Esercito*", così si esprimeva: "*...eccoci a cavallo fra il '46 ed il '47. Sempre nell'intento di assicurare all'Esercito un mezzo aereo modesto ma idoneo ad assolvere quei compiti particolari che non possono essere assolti se non molto imperfettamente dai normali reparti aeronautici, ma che per l'Esercito hanno altrettanta importanza di quelli 'grossi' di aerocooperazione affidati all'Arma Aeronautica, tentai in un primo tempo di giungere alla creazione di un piccolo nucleo di aeroplani da turismo, muniti di radio e macchina fotografica, il quale avrebbe avuto anche lo scopo di consentire la ripresa dell'allenamento al volo e della formazione degli Ufficiali Osservatori. Naturalmente non riuscii, e, dopo aver provato un paio di tipi di apparecchi, non insistei nel tentativo, ben comprendendo quanto fosse difficile persuadere l'Aeronautica, in un periodo in cui era ridotta, in fatto di apparecchi, in*



L'aereo Stinson L 5 'Sentinel' equipaggiò la Scuola di Aerocooperazione e la 36ª Squadriglia da Ricognizione.

condizioni di miseria quasi assoluta, a dedicare una parte sia pur minima degli sforzi iniziali di ricostruzione ad una specialità per la quale non aveva un particolare interesse...".

La grande occasione venne offerta dall'ingresso dell'Italia nell'Alleanza Atlantica (NATO) nel '49 quando, in virtù degli aiuti derivanti dall'applicazione del Piano Marshall e nel contesto della ricostruzione delle Forze Armate dei Paesi Europei (in particolare Italia, Grecia e Turchia) per opporsi alla minaccia comunista, gli Stati Uniti misero a disposizione dell'Occidente corsi di addestramento per il personale presso le proprie Scuole Militari ed un enorme quantitativo di armamenti e di materiali militari praticamente a costo zero.

In concomitanza di questo evento politico-militare, sul finire del '50, il Capo di SME, Generale Efisio Marras che, come Addetto Militare a Berlino dal '36 al '43 aveva potuto apprezzare l'impiego degli aerei da osservazione e collegamento Fi 156 "Storch", divenne Capo di Stato Maggiore della Difesa.

Il Generale Marras, nei suoi frequenti contatti con i colleghi statunitensi come Capo di SME, aveva capito che era giunto il momento che anche il nostro Esercito potesse disporre di un servizio aereo per l'artiglieria e, così come venne riportato dal noto giornalista e scrittore Giuseppe D'Avanzo nel volume "*Ali e poltrone*" "*...prese accordi con gli americani per la fornitura di alcuni velivoli ed inviò pochi Ufficiali negli Stati Uniti a conseguire il brevetto da pilota. Il 21 Novembre '51 fece diramare dallo SME una brevissima e stringata lettera con cui si comunicava a dodici 'enti in indirizzo' (compreso lo Stato Maggiore Aeronautica) l'avvenuta istituzione di un primo*

Nella pagina seguente.
Il documento dello SME che, nel Novembre '51, impartiva gli ordini per la costituzione di un Reparto di Aviazione Leggera di Artiglieria.

Reparto di Aviazione Leggera di Artiglieria. É indescrivibile l'effetto che quel foglietto di carta ebbe sul morale e sul sistema nervoso degli uomini dell'aeronautica che, a 28 anni dalla sua costituzione, nonostante la salvaguardia da parte di varie leggi del passato regime e dello stesso trattato del Lussemburgo, aveva perso ciò che Hermann Goering, il Signore dell'aria tedesco, pochi anni prima aveva orgogliosamente compendiato in una frase: tutto ciò che vola è mio!".

A fronte di tali categoriche disposizioni già esecutive (peraltro dopo ancora lunghe e travagliate trattative), fu alla fine relativamente facile strappare all'Aeronautica Militare (che avrebbe sì perso in prestigio, ma risparmiato in termini di forze umane e materiali da impiegare), la concessione ad avere in proprio gli aerei e, cosa più importante ancora, i piloti.

Occorrerà infatti attendere la Determinazione Ministeriale del 1° Settembre '56 nella quale vennero emanate le norme provvisorie relative alla *Costituzione di Sezioni Aerei Leggeri* dell'Esercito ed al cui art. 1 è così sancito: "*L'Esercito Italiano impiega velivoli leggeri per far fronte sul campo di battaglia alle esigenze dell'artiglieria. Per velivoli leggeri si intendono quei velivoli che, costruiti per i compiti sopraddetti, non superino il peso di 1500 chili a pieno carico*".

L'imposizione dei famigerati 1500 kg, derivava dall'applicazione di una legge del 22 febbraio '37 che stabiliva che i velivoli oltre un tale peso dovessero obbligatoriamente essere gestiti dall'Aeronautica.

Vi fu anche da parte dei dirigenti dell'AMI l'emanazione di una serie di (per definizione del D'Avanzo nel già citato "*Ali e poltrone*") "*infantili angherie*", nei confronti della piccola Aviazione Leggera dell'Esercito disponendo l'immatricolazione civile per gli aerei e non riconoscendo ai suoi piloti il brevetto militare.

Fu in pratica un avvio molto difficile e sofferto, ma la determinazione dello Stato Maggiore e la tenace volontà degli uomini che erano stati posti a capo della nascente organizzazione fecero sì che nel volgere di pochi anni l'Aviazione Leggera dell'Esercito (e non più per l'Esercito) divenisse una realtà.

Costituzione dell'Aviazione Leggera dell'Esercito

MINISTERO DELLA DIFESA
STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO
Ufficio Ordinamento

N. 3695-R/Ord. I di prot. Roma, 21 novembre 1951

OGGETTO: Costituzione di un REPARTO DI AVIAZIONE LEGGERA DI ARTIGLIERIA.

All. 1

AL COMANDO MILITARE TERRITORIALE (VIII) = ROMA
ALL'ISPETTORATO DELL'ARMA DI ARTIGLIERIA = SEDE
e, per conoscenza:
ALLA PRESID. DELLA REPUBBLICA ITALIANA
Segretariato Generale
Ufficio del Consiglio Militare = ROMA
AL MINISTERO DELLA DIFESA - Gabinetto = ROMA
ALLO STATO MAGGIORE DELLA DIFESA = ROMA
ALLO STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA = ROMA
AL MINISTERO DELLA DIFESA - ESERCITO
Ufficio del Segr. Generale = SEDE
AL COM.DO FORZE TERR.ALLEATE SUD-EUROPA
Ufficio Affari Generali = VERONA
AI COMANDI MILITARI TERR. (rimanenti) = LORO SEDI
AGLI ISPETTORATI D'ARMA (rimanenti) = SEDE
ALLE DIREZ. GEN., ISPETT. ED UFF. AUTON.
DEL MIN. DELLA DIFESA-ESERCITO = SEDE
AL NUCLEO INTENDENZA NORD-EST = VERONA

I — Dispongo che, a decorrere dal 1° dicembre p.v., sia dato inizio alla costituzione di un REPARTO DI AVIAZIONE LEGGERA DI ARTIGLIERIA.

a) *Organico:* quello risultante dallo specchio UR/280/1 allegato.
b) *Nominativo:* REPARTO DI AVIAZIONE LEGG. DI ARTIGLIERIA.
c) *Ente incaricato della costituzione:* Scuola di Artiglieria.
d) *Dislocazione:* Bracciano.

II — MODALITA' DI COSTITUZIONE

1°) PERSONALE

a) *Ufficiali e sottufficiali:*
saranno assegnati a cura delle Direz. Gen. competenti di intesa con l'ispettorato dell'Arma di Artiglieria;

b) *Truppa:*
— un'aliquota, pari al 45% circa degli organici, verrà assegnata subito dall'Ispettorato dell'Arma di Artiglieria che la trarrà dal personale dello scaglione di leva I/1930, assegnato ai dipendenti reparti;

— altra aliquota, pari al 45% circa degli organici, verrà assegnata, a suo tempo, dall'Ispettorato dell'Arma di Artiglieria che la trarrà dal personale dello scaglione di leva II/1930, assegnato ai dipendenti reparti di artiglieria;
— a partire dalla chiamata alle armi dello scaglione di leva I/1931, verrà assegnata direttamente in ragione del 45% circa degli organici per ogni scaglione di leva.

2°) MATERIALI E MEZZI

— Saranno assegnati a cura delle Direzioni Generali interessate, d'intesa con lo S.M.E. — Ufficio Servizi.

III — DIPENDENZE

Il Reparto di Aviazione leggera di artiglieria farà parte organica della Scuola di Artiglieria.

IV — In base alle disposizioni impartite dallo S.M.D., al personale dell'Esercito sarà affiancato temporaneamente personale dell'Aeronautica, nella misura che verrà definita in accordo dai due Stati Maggiori interessati.

IL CAPO DI S.M. DELL'ESERCITO
Cappa

P.C.C.
IL COLONN. in s. S.M. CAPO UFFICIO
(L. Morrica)

CAPITOLO II

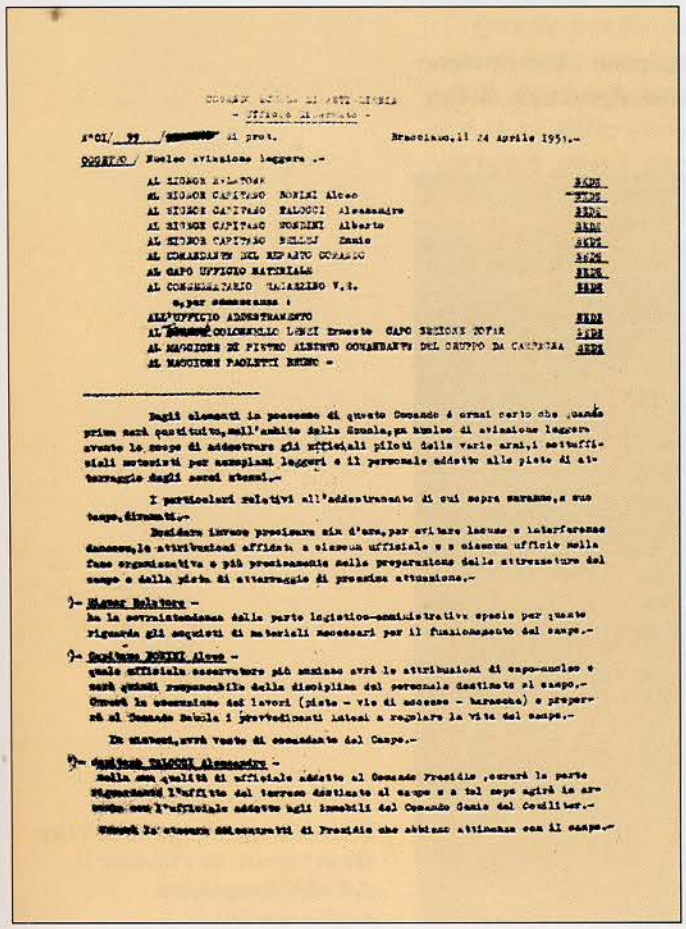
L'AVIAZIONE LEGGERA DELL'ESERCITO

Le direttive iniziali

Considerando che sull'esperienza maturata nel corso del conflitto mondiale da poco terminato l'esigenza di ampliare i propri spazi di osservazione con lo strumento aereo veniva avvertita in maggior misura dall'Artiglieria (che da arma prevalentemente tecnica si era trasformata in squisitamente tattica in virtù della celerità di movimento delle bocche da fuoco e dell'aumento della loro gittata), lo Stato Maggiore creò nel proprio ambito un *Ufficio Aviazione* e decise di affidare all'Ispettorato dell'Arma di Artiglieria il compito di dare vita alla Specialità assegnandone alla dipendente Scuola di Bracciano Romano la gestione dell'attività iniziale.

Nell'ambito del Comando della Scuola, venne creato il *Nucleo di Aviazione Leggera* e, con una "storica" lettera emanata dall'Ufficio Riservato,

Gli ordini emanati dal Comandante della Scuola di Artiglieria di Bracciano per la costituzione del Nucleo Aviazione Leggera.



- Ufficio Addestramento -

N°01/ 77 / [redacted] di prot. Bracciano, li 24 Aprile 1951.-

OGGETTO / Nucleo aviazione leggera .-

AL SIGNOR [illegible] SEDE
AL SIGNOR CAPITANO BONINI Alceo SEDE
AL SIGNOR CAPITANO MALOCCI Alessandro SEDE
AL SIGNOR CAPITANO BONINI Alberto SEDE
AL SIGNOR CAPITANO BELLEU Ennio SEDE
AL COMANDANTE DEL REPARTO COMANDO SEDE
AL CAPO UFFICIO MATERIALE SEDE
AL CONSEGNATARIO MAGAZZINO V.E. SEDE
e, per conoscenza :
ALL'UFFICIO ADDESTRAMENTO SEDE
AL [redacted] COLONNELLO LUCCI Ernesto CAPO SEZIONE ZOFAR SEDE
AL MAGGIORE DI FISTRO ALBINTO COMANDANTE DEL GRUPPO DA CAMPAGNA SEDE
AL MAGGIORE PACLETTI BRUNO -

Dagli elementi in possesso di questo Comando è ormai certo che, quando prima sarà costituito, nell'ambito della Scuola, un nucleo di aviazione leggera avente lo scopo di addestrare gli ufficiali piloti delle varie armi, i sottufficiali motoristi per aeroplani leggeri e il personale addetto alle piste di atterraggio degli aerei stessi.-

I particolari relativi all'addestramento di cui sopra saranno, a suo tempo, diramati.-

Desidero invece precisare sin d'ora, per evitare lacune e interferenze dannose, le attribuzioni affidate a ciascun ufficiale e a ciascuna ufficio nella fase organizzativa e più precisamente nella preparazione delle attrezzature del campo e della pista di atterraggio di prossima attuazione.-

1)- Signor Relatore -
ha la sovraintendenza della parte logistico-amministrativa speciale per quanto riguarda gli acquisti di materiali necessari per il funzionamento del campo.-

2)- Capitano BONINI Alceo -
quale ufficiale osservatore più anziano avrà le attribuzioni di capo-nucleo e sarà quindi responsabile della disciplina del personale destinato al campo.-
Curerà la esecuzione dei lavori (piste - vie di accesso - baracche) e preparerà al Comando Scuola i provvedimenti intesi a regolare la vita del campo.-
In assenza avrà vesto di comandante del Campo.-

3)- Capitano MALOCCI Alessandro -
Nella sua qualità di ufficiale addetto al Comando Presidio, curerà la parte riguardante l'uffitto del terreno destinato al campo e a tal scopo agirà in armonia con l'ufficiale addetto agli immobili del Comando Genio del Castello.-
Ritenuta la esistenza attualmente di Presidio che abbiano attinenza con il campo.-

4°)- Capitano BELLEU Ennio -
quale ufficiale osservatore si affiancherà al Capitano BONINI ed collaborerà con esso, sostituendolo nelle attribuzioni in caso di assenza.-

5°)- Capitano MONDINI Alberto -
avrà le mansioni di ufficiale interprete.-

6°)- Reparto Comando -
oltre ad amministrare il personale, il Reparto Comando assumerà in carico tutti i materiali destinati al campo e li darà in consegna all'ufficiale e al sottufficiale che il Capitano BONINI designerà di volta in volta.-

7°)- L'Ufficio Materiali -
si occuperà dei prelevamenti, dell'assunzione in carico e della distribuzione dei materiali del Gruppo C. riguardanti il campo e il nucleo aviazione leggera (automezzi - aerei ecc.)-

8°)- Magazzino V.E. -
provvederà ai prelevamenti, assunzione in carico e distribuzione dei materiali dei gruppi A. e B. e servizio generale riguardante l'attrezzatura del campo.-

9°)- Maggiore PACLETTI Bruno -
è investito di tutte le questioni tecniche riguardante l'attrezzatura del campo, dei particolari circa la preparazione delle piste di atterraggio, ecc.-

Manterrà i collegamenti fra il Comando Scuola e l'Ufficio Aviazione dello Stato Maggiore Esercito -

Eventualmente -e a suo giudizio - provvederà a prendere accordi, previa benestare dell'Ufficio Aviazione dello S.M.E., relativi ai particolari dell'organizzazione del campo e dei corsi con la Missione Militare Americana.-

---

Desidero che ciascun ufficiale non prenda iniziative che non siano di sua stretta competenza senza il preventivo benestare delle scriventi.-

L'Ufficio Addestramento della Scuola regolerà la parte addestrativa mentre l'Ufficio Maggiorità si occuperà del personale e della parte logistica.-

IL COLONNELLO COMANDANTE
(Antonino Duran)

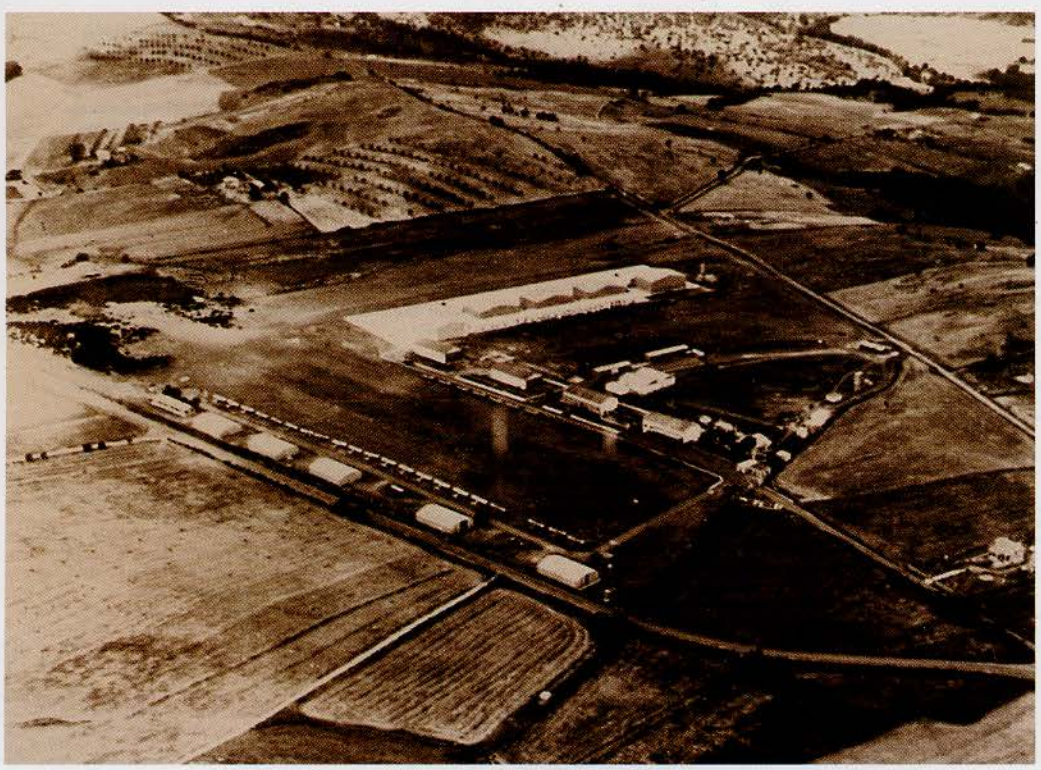
in data 24 Aprile '51, a firma del Comandante, Col. Antonino Daran, si emanavano le direttive agli Uffici dipendenti e si designavano i nominativi degli Ufficiali e le loro attribuzioni nella fase organizzativa e, più precisamente, nella preparazione delle attrezzature del campo e della pista di atterraggio di prossima attuazione.

Sulla base degli accordi intercorsi a livello SS. MM., l'attività addestrativa e tecnica iniziale si sarebbe effettuata sotto la supervisione dell'Aeronautica Militare, che per l'occasione diede vita all'interno della Scuola stessa, alla 39ª *Squadriglia di aerei leggeri per l'osservazione del tiro di artiglieria* composta da due piloti istruttori di volo (Cap. Pagliarusco e Ten. Bianchi) ed alcuni Sottufficiali specialisti per la parte manutentiva, tutti provenienti dal vicino idroscalo di Vigna di Valle sul lago di Bracciano e che avrebbero "avviato" i lavori.

La prima "casa" - Monte dell'Oro

A distanza di poco tempo, a seguito della già citata lettera di SME, il Comando della Scuola, in data 1 Dicembre '51, costituiva il *Reparto Aereo d'Artiglieria* il cui compito sarebbe stato quello di realizzare l'aeroporto (più sovente chiamato "*Campo di Volo*", per rimanere fedeli al proprio elemento naturale - il terreno - e che riecheggiava la terminologia in vigore durante la I Guerra Mondiale), in località "Monte dell'Oro" poco distante dalla sede della Scuola, lungo la strada che congiunge la cittadina lacustre con il mar Tirreno. Il Reparto avrebbe inoltre gestito ed amministrato il personale in addestramento, la truppa, i mezzi aerei e terrestri ed i materiali impiegati.

Il contesto nel quale furono impartite le direttive e si effettuarono i lavori, viene così ricordato da uno dei futuri primissimi componenti la nuova Specialità, il Ten. Emidio Valente:



L'Aerocampo di Monte dell'Oro (Bracciano), su cui sorse il CAOAA, fotografato negli anni '60.

"....Albenga, estate '52. Sono Tenente Osservatore dall'Aeroplano di fresco brevetto al mio primo richiamo in servizio di volo. Con un equipaggio dell'AMI e con altri due colleghi Osservatori, siamo partiti da Guidonia a bordo di uno storico trimotore Savoia Marchetti S 79 'gobbo maledetto' per una esercitazione di 'traino manica' a favore del 1°Reggimento di Artiglieria Contraerea di stanza ad Albenga. È una missione ambita da tutti gli equipaggi del reparto di volo che gestisce gli S 79, ed anche dagli Osservatori, per quanto offre la riviera ligure: fiori, olio, turismo a buon mercato (per loro) e, perché no, piacevoli 'incontri' internazionali con turiste ed operatrici turistiche (solo per gli scapoli, s'intende). Si alloggiava in un albergo di lusso, assolutamente incompatibile con la 'missione', ma reso accessibile grazie al 'sacrificio' di un eroico Osservatore nei riguardi di una matura direttrice che estese la sua riconoscenza a tutte le successive ondate di equipaggi.

Arrivare ad Albenga, nel mio periodo, era anche un'occasione gradita per incontrare il Capo Ufficio Addestramento del Reggimento, un certo Tenente Colonnello (del 13° Corso O.A. del '36) Francesco Muscarà, che riservava agli equipaggi un'accoglienza veramente cordiale e la massima assistenza. Nella circostanza che sto ricordando, subito dopo l'atterraggio ed i convenevoli, il Ten. Col. Muscarà mi chiama in disparte e, porgendomi un fonogramma mi chiede: 'Che cosa ne sa di questa storia?'

Il contenuto del messaggio, proveniente dallo Stato Maggiore dell'Esercito diceva pressoché testualmente: 'Pregoti comunicare tua disponibilità assumere comando costituendo Centro Osservazione Aerea per Artiglieria presso Scuola Artiglieria Bracciano. F. to T. Col. Jannelli'.

Quelle poche parole sono l'elemento catalizzatore per mettere assieme alcuni fatti, che prima non avevo ancora collegato fra di loro, perciò sono in grado di rispondere: 'Signor Colonnello, durante il Corso di Aerocooperazione ci é stato detto che presso l'Esercito degli Stati Uniti, quello che noi definiamo 'servizio aereo per l'artiglieria', e che è parte dell'Aerocooperazione con l'Aeronautica Militare, viene svolto in proprio da quella Forza Armata utilizzando aerei leggeri pilotati da Ufficiali abilitati alla duplice funzione di condotta del volo e dell'osservazione aerea del tiro.

Per quanto la riguarda, posso dirle che, circa due mesi fa, ho ricevuto l'ordine di eseguire una missione aerofotografica per conto dello Stato Maggiore su una zona tra Bracciano e Manziana, sulla quale erano in corso lavori di sterro. Incuriosito dalla configurazione di tali lavori, che facevano pensare ad un mini aeroporto, quando ho avvisato lo Stato Maggiore della spedizione delle fotografie (che avevo eseguito con una macchina F 24 da bordo di un Beechcraft C 45) chiesi di cosa si trattasse. Laconicamente mi fu confermato che era appunto un aerocampo in costruzione, che avrebbe accolto in seguito alcuni aerei leggeri ceduti dagli stati Uniti per pilotare i quali, un certo numero di Ufficiali dell'E. I. stava frequentando un apposito corso presso Scuole dell' US Army. Questo è tutto quello che posso dirle'.

Il Ten. Col. Muscarà mi ascoltò attentamente e restò assorto per qualche istante. Poi mi chiese ancora: 'Secondo lei è una cosa questa che avrà seguito?'. Non avevo elementi per rispondere in un modo o nell'altro, tuttavia mi venne spontaneo dire: 'Penso proprio di sì, Signor Colonnello! Il resto è storia...".

I lavori vennero rapidamente completati nello stesso anno '52 ed il campo di volo, che venne successivamente intitolato alla memoria del primo caduto della Specialità, il Cap. Oscar Savini, divenne operativo ad iniziare dal 1° corso P.O..

I velivoli

Approfittando del Programma Statunitense di Aiuti Militari MDAP (Military Defence Assistance Plan) che era stato concesso all'Italia in base al particolare trattato di amicizia italo-americano del '48, nell'ambito del più ampio piano ERP (European Reconstruction Plan), si ottenne la fornitura governativa di circa 300 aerei leggeri - 65 PA 18 Cub (denominazione militare L 18C) e 237 PA 18 Super Cub (denominazione militare L 21A ed L 21B), il progenitore dei quali, il già citato Piper L 4, aveva partecipato con l'Esercito Americano alla II Guerra Mondiale dimostrando su ogni fronte la sua preziosa utilità.

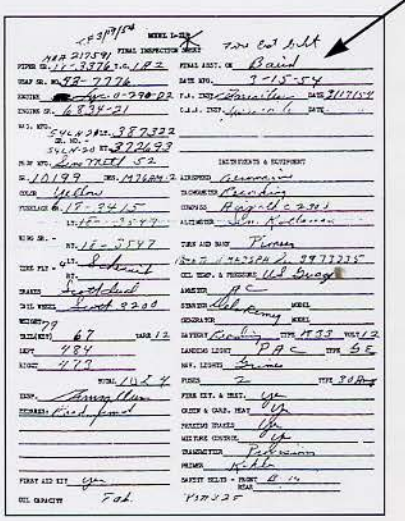
Questi aerei non erano "residuati bellici", ma aerei da turismo di nuova costruzione, la cui linea di produzione industriale aveva iniziato a funzionare a partire dal '50.

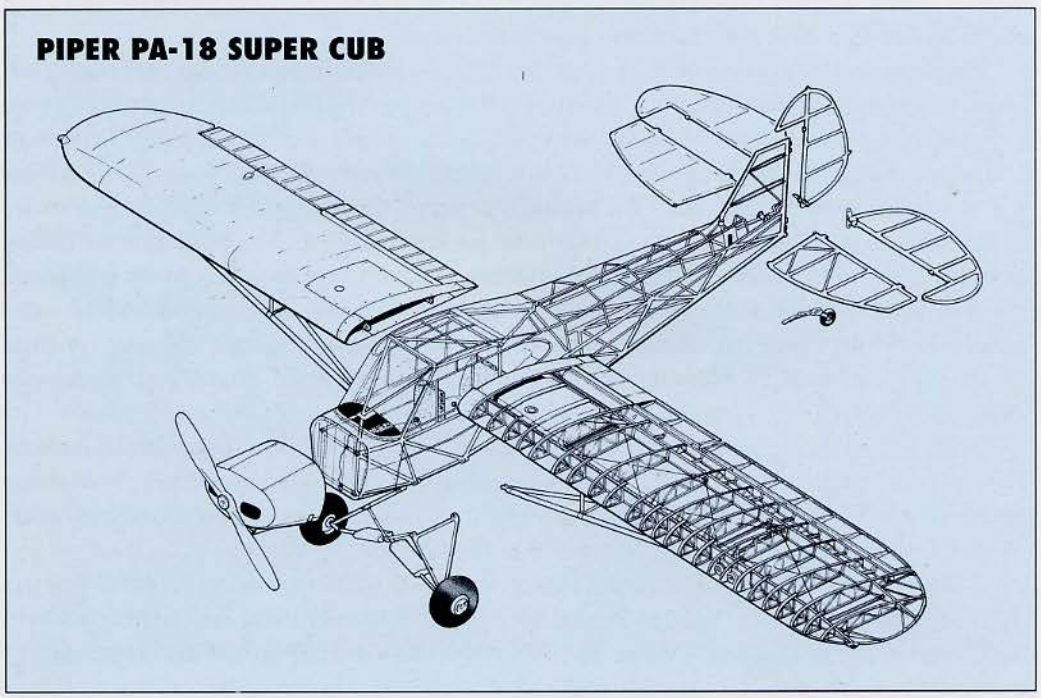
L'utilizzazione degli aerei (la cui proprietà rimaneva del Governo americano) si sarebbe effettuata nell'ambito dell'accordo MDAP sotto la supervisione di un organismo che rappresentava il Segretario della Difesa USA, denominato MAAG (Military Assistance Advisory Group), incaricato del controllo della corretta applicazione delle direttive tecnico - manutentive statunitensi.

Il MAAG, che aveva sede in Italia nell'ufficio dell'Ambasciata americana di Roma, aveva in forza alcuni Ufficiali, tra cui un pilota dell'US Army, che svolgevano compiti di consulenza tecnica nei vari settori dei materiali d'armamento; uno di questi piloti, il Ten. Leslie Shumway, incoraggiato dai colleghi artiglieri della Scuola di Bracciano, atterrò con un L 5, nei primi mesi del '51, su di un terreno pianeggiante in località Monte dell'Oro (dove sarebbe poi sorto l'aerocampo) ed eseguì tutta una serie di voli dimostrativi che spiegavano i concetti dell'Aviazione dell'Esercito meglio di molte parole.

Per la manutenzione del parco velivoli e la gestione dei ricambi in ambito Esercito Italiano, fu deciso di affidarne la competenza all'Ufficio Materiali del Servizio Automobilistico (dipendente a sua volta dal Capo dei Servizi Logistici e quindi dall'Ispettore Logistico) tramite un'apposita Sezione Materiali dell'ALE, e venne creato presso il Magazzino Centrale Ricambi per Mezzi Corazzati (MaCRiCo) di Caserta la sede per lo stoccaggio di tutti i rifornimenti.

Il documento di controllo finale di costruzione dell'L 21B (15 Marzo '54) 53-7776 che nei ranghi dell'ALE sarà immatricolato prima come I-EIHX e successivamente come E.I. 147 ed in carico al 28° Gr.Sqd. 'Tucano" di Roma Urbe.





All'atto della radiazione, l'aereo ha ripreso a volare nell'81, negli Stati Uniti, conservando la sua livrea e le sue marche.



A fianco.
Lo spaccato dell'aereo Piper L 21B.

I precursori

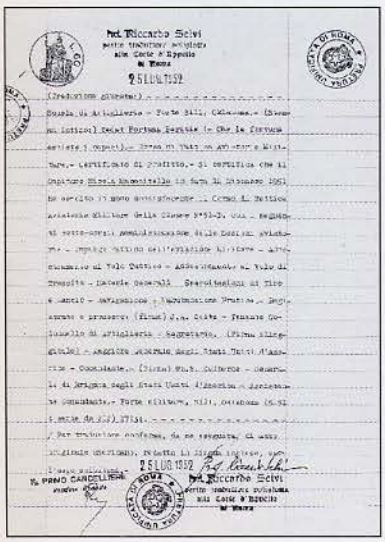
Risolto il problema della "casa" e dell'approvvigionamento dei velivoli, si dovette affrontare quello della formazione dei piloti e dei meccanici che avrebbero impiegato e gestito i nuovi materiali. Venne pertanto disposto di inviare negli Stati Uniti una certa aliquota di Ufficiali inferiori delle varie Armi in possesso dell'idoneità psico-fisica e buoni conoscitori della lingua inglese affinché potessero divenire padroni del pilotaggio, dell'impiego e della manutenzione degli aerei onde, al loro ritorno in Patria, trasmettere a coloro che li avrebbero seguiti le nozioni atte a partecipare come protagonisti a questa nuova ed esaltante "avventura".

Uno di quegli Ufficiali aspiranti piloti, il Cap. Giuseppe Coppi, cosi visse quei giorni: *"...All'inizio eravamo 15 Ufficiali delle varie Armi e buoni conoscitori della lingua inglese, divisi in tre gruppi distanziati di un mese che, nell'estate del '51 raggiunsero gli Stati Uniti. Effettuammo una prima fase presso la S. Marcos Air Force Base, Texas (caldo sahariano ed organizzazione spartana) e dove conseguimmo il primo brevetto di volo: Liaison Pilot. Durata del corso 4 mesi, ore di volo circa 120. Il corso era impostato sulle esigenze dell'Aviazione dell'Esercito; a parte le consuete lezioni di teoria (meccanica, principi di volo, navigazione, strumenti di volo, ecc.), si svolgeva un programma di manovre di precisione e di confidenza con le prestazioni dell'aereo, assieme ad atterraggi corti col motore, su ostacoli, su strade, notturni, navigazione, e così via.*

Nell'autunno '51 iniziò la seconda fase, di specializzazione, e passammo alla Fort Sill Artillery School, Oklahoma (freddo artico ed organizzazione confortevole), per conseguire il brevetto finale di 'Army pilot'. Durata 100 giorni ed ore di volo 140. Il corso mirava a perfezionare il programma precedente per quanto riguardava le attività operative di volo.

Ampio spazio anche all'aggiustamento del tiro, al lancio ed alla raccolta mes-

Sotto.
L'attestato rilasciato dalla Scuola di Artiglieria di Fort Sill al Cap. Nicola Macchitella nel Dicembre '51.



A fianco.
Tre dei primi aspiranti piloti italiani negli USA: il Cap. Angelo Stradiotto , primo a sinistra, ed i Cap.ni Gliuliano Bucalossi e Giuseppe Coppi, quarto e quinto da sinistra, con due dei loro istruttori locali.



saggi, stendimento delle linee telefoniche, ecc.. I corsi, ai quali partecipavano gli Ufficiali italiani, si svolgevano senza soste per alimentare le crescenti necessità dell'US Army impegnato nella Guerra di Corea.

Nessuna particolare attenzione o concessione quindi e stesso trattamento dei colleghi americani. Verso la fine del corso ricevemmo una breve visita del Capo di SME, Marras, che ci disse: '...al rientro a casa ve la vedrete con l'Aeronautica Militare....'. In Italia, nella primavera del '52, ci attendevano tempi burrascosi perché l'Aeronautica non intendeva rinunciare al monopolio del volo. Ci inviarono ad un corso accelerato a Guidonia (4° corso integrativo dall'Aprile al Giugno del '52), per la qualifica di Osservatore dall'Aeroplano che almeno ci dava diritto a mettere piede su di un aereo, sia pure come passeggero, e ci assegnarono successivamente, dal 20 Giugno al 17 Luglio, alla 36ª Sqd. AMI di Padova, per tagliare l'erba sotto i piedi all'Esercito.

Ma durò poco: dopo un mese fummo trasferiti alla Scuola di Artiglieria di Bracciano. Da qui, nell'autunno '52, ci mandarono agli esami di pilota civile di 2° grado sull'Aeroporto dell'Urbe....".

I nomi degli otto Ufficiali precursori, a cui va buona parte del merito della nascita dell'ALE e della sua successiva affermazione, che vennero brevettati negli States, oltre al Coppi, furono i Capitani: Moizo (il figlio di uno dei primissimi piloti della Guerra di Libia), Macchitella, Cardi, Bucalossi, Gentile, Stradiotto, Gamboni. Degli iniziali 15 complessivi, due non terminarono l'addestramento per cause varie, quattro - non idonei al volo - furono transitati al corso di manutenzione, ed uno, il Cap. del 2° Rgt. art. da montagna Oscar Savini, perse la vita per un incidente durante l'addestramento venendo così a detenere il triste primato di primo caduto della costituenda branca aviatoria dell'Esercito.

La reazione dell'Aeronautica all'iniziativa del Gen. Marras, di cui si è trattato nel precedente capitolo, che aveva portato alla fornitura degli aerei ed all'addestramento dei piloti a cui accenna il Coppi, trovò un araldo d'eccezione nella persona del Gen.S.A.(r) Giuseppe Valle, decano degli aviatori italiani di quel tempo e che, negli anni precedenti allo scoppio della II Guerra Mondiale, era stato per lungo tempo Capo di SM della Regia Aeronautica nonchè Sottosegretario di tale Arma.

In un suo corsivo dal titolo "*Ridiamo all'Italia la propria aviazione*", pubblicato sulla prima pagina del quotidiano "IL TEMPO" del 22 Febbraio '53, così si esprimeva: *"Noi abbiamo inviato - ed il sistema semiclandestino adoperato non depone a favore della lealtà di intenzione - un nucleo di Ufficiali dell'Esercito e della Marina ad istruirsi presso scuole anche d'oltre oceano per conseguire il brevetto di pilota, manifestando chiaramente l'intenzione di voler intaccare la unità della nostra Aviazione risuscitando rivalità e dualismi lesivi di ogni buon rendimento. Mentre gli Stati Uniti pur nella loro dovizia di mezzi e di danaro, tendono all'unificazione dell'aviazione, soprattutto per ragioni economiche, noi, nella nostra disperata miseria, ci mettiamo sulla via degli sperperi.*

Infatti la nostra Marina intende creare la propria aviazione con le portaerei - miliardi sottratti all'economia nazionale ed all'incremento aeronautico - l'Esercito sta costituendo alcune proprie squadriglie di artiglieria, di recente esaltate dalla stampa, una delle quali in avanzato allestimento a Bracciano, con piccoli aeroplani da turismo! Cento vecchi apparecchi Piper da 120 cavalli (!), assolutamente inadatti a qualsiasi impiego bellico, sono stati di recente acquistati in America, fra la stupita ilarità degli stessi mercanti.

Ottanta baldi ufficiali: artiglieri, alpini e fantaccini, sono in istruzione presso nostre scuole civili di pilotaggio: un primo gruppo di essi ha ricevuto testé l'aquila di pilota con patetica cerimonia.


IL TEMPO

Ridiamo all'Italia propria aviazione

La legge-delega per gli statali nel testo trasmesso a Palazzo Madama

Il Ministro Bevan è giunto ieri a Roma

Equa soluzione del problema di Trieste sollecitata dall'Ambasciatore Tarchiani

La testata del quotidiano "Il Tempo" del 22 Febbraio '53 recante il corsivo del Gen. Giuseppe Valle dal titolo 'Ridiamo all'Italia la propria aviazione'.

Trenta ore di volo per ogni allievo in tre mesi di lezione a novemila lire per ora-volo, oltre alle indennità di missione ed alle spese accessorie. Il tutto costerà al contribuente decine e decine di milioni, al solo scopo di costituire una inutile categoria di aeroturisti militari, simbolo dell'incomprensione e della leggerezza con cui si tutela il pubblico denaro!

Non ci si venga a sostenere che l'Esercito, fino a ieri servito alla perfezione dalle squadriglie da osservazione, non può assolutamente fare a meno di un proprio pilota, di un proprio aereo - che nella fattispecie è oggi rappresentato da un giocattolo destinato a fracassarsi contro le montagne al primo colpo di vento - per dirigere il tiro di una batteria in posizione, in questa epoca che vede rivoluzionata la strategia del passato, in previsione di una guerra di movimento e di bombe atomiche! Ne tanto meno si venga a dire che sono gli alleati a volere questo: non posso credere ad una tale degradazione della nostra dignità."

Le amare considerazioni del Gen. Valle in effetti, più che una riaffermazione dell'esclusiva nella gestione dei mezzi aerei in campo militare, volevano essere una recriminazione sugli scarsi finanziamenti che l'Aeronautica, a suo avviso, aveva avuto se paragonati a quelli dell'Esercito e della Marina, nel piano di ricostruzione delle nostre Forze Armate.

Per rispetto della storia e buona pace del Valle, bisogna tuttavia precisare che, pochissimi anni più tardi e grazie agli aiuti americani, l'Aeronautica Militare Italiana era riconosciuta come la più forte aviazione militare dell'Europa Occidentale.

Il Centro Addestramento Osservazione Aerea per l'Artiglieria

La Scuola di Artiglieria diede successivamente vita, il 12 Luglio '52, alla struttura che avrebbe dovuto gestire l'attività didattica ed istruzionale per i piloti e gli specialisti, trasformando il Nucleo Aviazione Leggera in *Centro Addestramento*



Aerocampo di Bracciano Monte dell'Oro: il Comandante del Campo, Magg. Alceo Bonini (secondo da sinistra), con alcuni suoi collaboratori.

Osservazione Aerea per l'Artiglieria - CAOAA ed i cui compiti erano così enunciati:

- addestramento, attraverso appositi corsi, di Ufficiali destinati a conseguire la qualifica di Piloti-Osservatori dell'Esercito e di Sottufficiali da abilitare quali meccanici di aerei leggeri;
- costituzione delle Sezioni Aerei Leggeri, da assegnare ai Comandi di G.U. ed ai Reggimenti delle varie Armi.

Il Comando dell'Ente venne affidato, come accennato in precedenza, al Ten. Col. a. t.S.G. O.A. Francesco Muscarà che, nel suo libro "*Storia dell'osservazione aerea dell'Esercito*" pubblicato nel '74 (in occasione del cinquantenario dell'inizio dei corsi di osservazione aerea), così si esprimeva riguardo a quell'evento innovatore che aveva vissuto come artefice e protagonista: "*....Ci si vuole riferire alla costituzione dell'Aviazione Leggera dell'Esercito cui, bisogna ricordarlo, gli Osservatori dall'Aeroplano hanno fornito un determinante contributo di esperienza e di entusiasmo nei primi anni della nuova specialità.*

L'Aviazione Leggera dell'Esercito, che nulla intende e può sottrarre ai compiti ed alle attribuzioni dell'Aeronautica Militare ma che non può identificarsi con la preesistente Aviazione per l'Esercito, ha affidato a personale diversamente addestrato quei compiti di dettaglio, ma non per questo meno importanti e vitali, che ormai l'Aeronautica Militare non può ne deve assolvere per la complessità dei suoi mezzi e dell'addestramento del suo personale.

I Piloti Osservatori dell'ALE si sono innestati sul robusto ceppo degli Osservatori dall'Aeroplano e ne perpetuano il passato, con incarichi e mansioni commisurati ed adeguati alle nuove necessità. Sempre tratti dalle varie Armi e Specialità dell'Esercito, essi si servono di mezzi ad ala fissa e rotante da loro stessi condotti, quali strumenti per operare al pari degli Osservatori dall'Aeroplano. La fiaccola posta al centro del distintivo di specializzazione degli Osservatori dall'Aeroplano non si è spenta; essa è rimasta, in tutta la sua luminosità, nel distintivo che i Piloti-Osservatori hanno adottato e del quale si fregiano con orgoglio e con convinta responsabilità....".

Sarebbe toccato a questo prestigioso Ufficiale l'onere e l'onore di guidare la nascente Specialità durante i suoi primissimi esordi, dalle timide comparse a fianco delle scettiche unità terrestri fino alle affermazioni inconfutabili che si sarebbero conseguite nel rapido volgere di un paio di lustri.

L'addestramento dei piloti

Mentre in America si provvedeva ad addestrare gli uomini dell'avanguardia, in Patria si definiva burocraticamente l'iter che sarebbe stato adottato per brevettare i piloti che avrebbero seguito i colleghi precursori.

Non avendo l'Aeronautica Militare offerto le proprie Scuole per addestrare dei "*piloti civili*", fu stabilito di far conseguire loro inizialmente il brevetto di 1° Grado con l'AeroClub d'Italia, come dei normali privati. Successivamente, per consentire giuridicamente di portare a bordo un passeggero (visto che si sarebbero impiegati aerei biposto), si sarebbe acquisito il brevetto civile di 2° Grado. Solo dopo questi titoli e a decorrere dal '58, l'AMI avrebbe accertato, con un esame, l'idoneità raggiunta e concesso un *brevetto militare di Pilota Osservatore dell'Esercito*, che non era quindi un brevetto di *pilota militare*, ma che amministrativamente poneva alla pari le due categorie. Per questi neo-piloti, fu ideato un apposito distintivo di merito da apporre al disopra della tasca sinistra della giacca della divisa, costituito dall'aquila di pilota civile sovrapposta alla fiaccola dell'Osservatore Aereo, senza quindi la corona turrita dei "veri" piloti militari.







In alto.
I neo brevettati piloti di 1° grado dell'Aero Club di Roma Urbe dell'11° corso P.O. sul finire degli anni '50 con uno degli istruttori civili. Tra loro si riconoscono i Tenenti: Ramponi, Jamundo, Lega (2°, 3° e 4° da sinistra) Lenza, Borra, Martignoni (1°, 3° e 4° da destra).

Sopra.
Il distintivo di 'pilota militare' dell'AMI.
Il distintivo di Pilota Osservatore dell'Esercito.

Sulla base di questa impostazione, fu quindi indetto nel '52 il primo Corso per allievi Piloti Osservatori, riservato ai Capitani di Artiglieria brevettati O.A. che avessero già effettuato il periodo di comando nel grado e la cui valutazione negli ultimi precedenti tre anni fosse stata almeno di "buono con tre". Questa impostazione di scelta, stava ad indicare essenzialmente due particolari: sottolineare la destinazione artiglieresca del futuro della specialità e dare atto all'AMI del valore della qualificazione accordata agli Osservatori Aerei che li privilegiava nell'aspirare a divenire piloti.

Il conseguimento del brevetto di 1° Grado avveniva presso l'AeroClub dell'Urbe (Roma), a partire dal 28 Ottobre di quell'anno, dopo avere effettuato con gli istruttori civili locali una ventina di ore di volo su aerei F.L. 3.

I nomi di questi primi undici aviatori dell'Esercito furono i Capitani: Bonini - Rigo - Melodia - Alongi - Piotti - De Castiglioni - Campana - Bonanni - Genchi - Ugolini - D'Esposito e, successivamente, un Ufficiale di Fanteria, Attilio Monti, già pilota civile.

Al termine di questa prima fase, gli allievi piloti passarono al CAOAA per la prosecuzione dell'addestramento.

Nel frattempo, a Bracciano era entrato in funzione il Campo di Volo sul quale erano in attesa i sette piloti brevettati negli USA (uno degli otto iniziali, il Cap. Moizo, era andato a frequentare il Corso di S.M.) ed erano cominciati ad arrivare, dall'Aprile dello stesso '52, i primi 6 L 18 di colore giallo ocra immatricolati ("con un pizzico di civetteria" come testimonia uno degli "americani", il Cap. Nicola Macchitella), dopo l'indicativo di nazionalità "I" e le prime due lettere indicanti "Esercito Italiano", con le iniziali dei cognomi dei piloti brevettati dall'US Army: I-EIMO(izo), I-EIGA(mboni), I-EIBI(anchi, dell'AMI), I-EIGE(ntile), I-EIBU(calossi), I-EIMA(cchitella).

L'entusiasmo di questi primissimi neofiti era altissimo anche se a volte si com-



Neo brevettati P.O. a Bracciano di uno dei primissimi corsi posano con il loro istruttore, (centro) Cap. L. D'Esposito.
Da sinistra a destra: Cap. Lari, Cap. Perrod, Cap. Verna e Cap. Centrella.

metteva qualche piccolo errore dovuto all'inesperienza, come quando furono montate le ali dei primi aerei con un angolo di incidenza positivo anzicchè negativo.....ma i gialli aerei volarono ugualmente. Degli aerei successivamente arrivati, tre ricevettero le seguenti sigle di immatricolazione: I-EICO(ppi) - I-EIST(radiotto) - I-EICA(rdi), mentre altri furono "targati" con le iniziali dei vari Comandanti, I-EIMU(uscarà), I-EIBO(nini) e così via. L'inizio dell'attività di volo su Monte dell'Oro con questi aerei, come testimonia il libretto di volo di Coppi, avvenne il 18 Dicembre '52, mentre gli allievi del primo corso iniziarono a volare nel febbraio '53.

Anche il 2° Corso piloti fu riservato agli Ufficiali in servizio permanente mentre, dall'8° in poi, vennero immessi altresì gli Ufficiali subalterni di complemento trattenuti, che dovevano però sottoscrivere un impegno di permanenza in servizio, a seguito del conseguimento del brevetto, di dieci anni. I "complementi" vennero ammessi alla frequenza dei Corsi piloti perché il fabbisogno ipotizzato per gli anni a venire, se limitato agli "effettivi" avrebbe depauperato gli organici di tutto l'Esercito; il rapporto numerico fra le due categorie di frequentatori venne fissato al 70% dei complementi contro il 30% degli effettivi.

La formazione degli specialisti

Per provvedere alla manutenzione dei velivoli, era altresì necessario formare una categoria di Sottufficiali meccanici specializzati e l'iter addestrativo fu pressappoco simile a quello dei primi piloti "nazionali", creando tutto quanto serviva praticamente dal nulla (sulla sola base dell'esperienza dei tecnici "americani" e delle pubblicazioni giunte dagli Stati Uniti, faticosamente tradotte ed interpretate) e con grande buona volontà.

Il reclutamento dei meccanici avveniva, su base volontaria, a partire dal '53, presso le varie Scuole di Specializzazione dell'Esercito (inizialmente solo Servizio Automobilistico e Carristi, successivamente tutte le Armi) durante la frequenza dei Corsi Allievi Sottufficiali Comandanti di Squadra (ASCO) e prima della nomina a Sergente.

I requisiti previsti per aspirare all'ammissione al Corso di Bracciano erano quelli di possedere l'idoneità fisica al volo ed avere conseguito la qualifica di meccanico nelle varie

A fianco.
Il Sergente G. Dessì, specialista dell'L 18C I - EIMU.

In basso.
Il Sergente G. Giulietti, durante l'ispezione pre-volo di un L 21B impiegato dal CAOAA di Bracciano Monte dell'Oro.

Sotto.
Il distintivo di Meccanico per Aerei Leggeri.





specializzazioni: automezzi, motorista, montatore, magnetista, ecc.. I corsi di Bracciano prevedevano l'effettuazione di un certo numero di lezioni teoriche (gli istruttori erano i pochi Ufficiali – Cap. Neri, Cap. Luciani, Cap. Accardi – a suo tempo qualificati negli Stati Uniti) e molta pratica di officina, per una durata di quattro mesi circa.

Uno di questi primissimi Sergenti meccanici, Alfio Frare, così rievoca tale addestramento: *"...nei corsi successivi al mio (il 2°), nei quali facevo l'istruttore, lanciai l'iniziativa di far montare dagli allievi frequentatori un aereo, a cominciare dall'apertura del cassone di imballaggio con il quale giungevano dall'America fino all'esame dettagliato dei suoi documenti. Il corso era suddiviso in fasi successive durante le quali si procedeva al montaggio di una parte dell'aereo, proseguendo fino a far coincidere il termine dell'istruzione con l'assemblaggio finale. Il velivolo così montato, era portato in linea di volo da uno di noi istruttori durante un breve rullaggio, nel quale si controllava l'efficienza dei freni, la sterzatura del ruotino di coda nonché il regolare funzionamento dei comandi. Veniva quindi designato il pilota che doveva effettuare il collaudo in volo ed a questo punto gli allievi si schieravano sul bordo della pista dove assistevano al rullaggio dell'aereo (che veniva ad arte prolungato per creare emozione) ed al successivo decollo. Un'ovazione di gioia coronava l'evento ed una bottiglia di coca-cola veniva stappata per festeggiare degnamente il traguardo raggiunto...".*

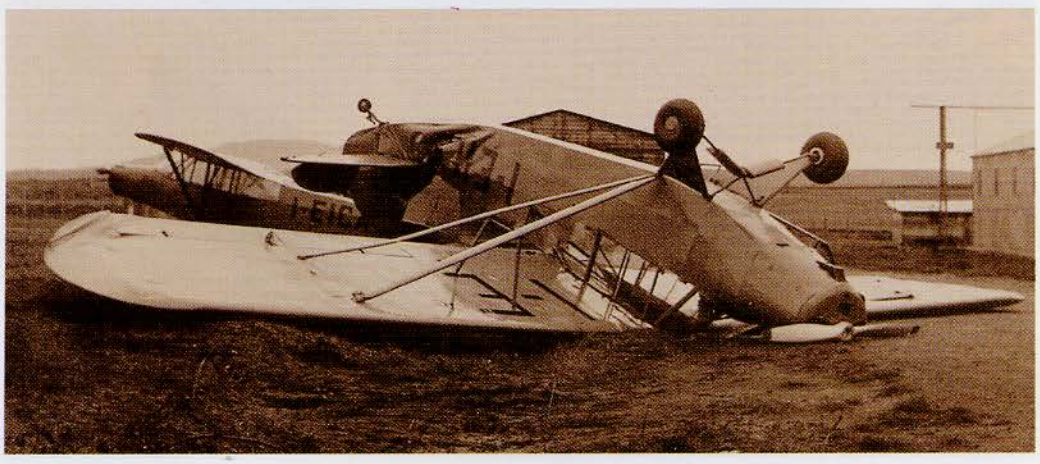
I neo-specialisti a questo punto erano autorizzati a fregiarsi sulla manica sinistra dell'uniforme di un apposito distintivo costituito da due ali stilizzate racchiudenti un elica bipala ed erano qualificati *Meccanico Aerei Leggeri - MAL.*

Per avere una convalida burocratica ufficiale della specializzazione conseguita si dovette attendere fino al '63 quando l'AMI concesse loro il brevetto militare di *Specialista di Aerei Leggeri* garantendo a questa categoria i benefici di cui già usufruivano i piloti.

Costituzione del 1° RRALE

Nello stesso anno '53, con lo scioglimento della Squadriglia AMI (che aveva assolto il compito assegnato) ed in vista di sviluppare autonomamente la parte manutentiva dei velivoli e la gestione dei materiali aeronautici, venne instituito l'embrione tecnico-logistico dell'ALE, sullo stesso Aerocampo di Bracciano, con il *1° Reparto Riparazioni Aerei Leggeri Esercito - RRALE*, avente il supporto logistico dalla 8ª ORA – Officina Riparazioni Automobilistiche di Roma – e posto alle dipendenze amministrative e di comando del CSEM - Centro Studi ed Esperienze della Motorizzazione.

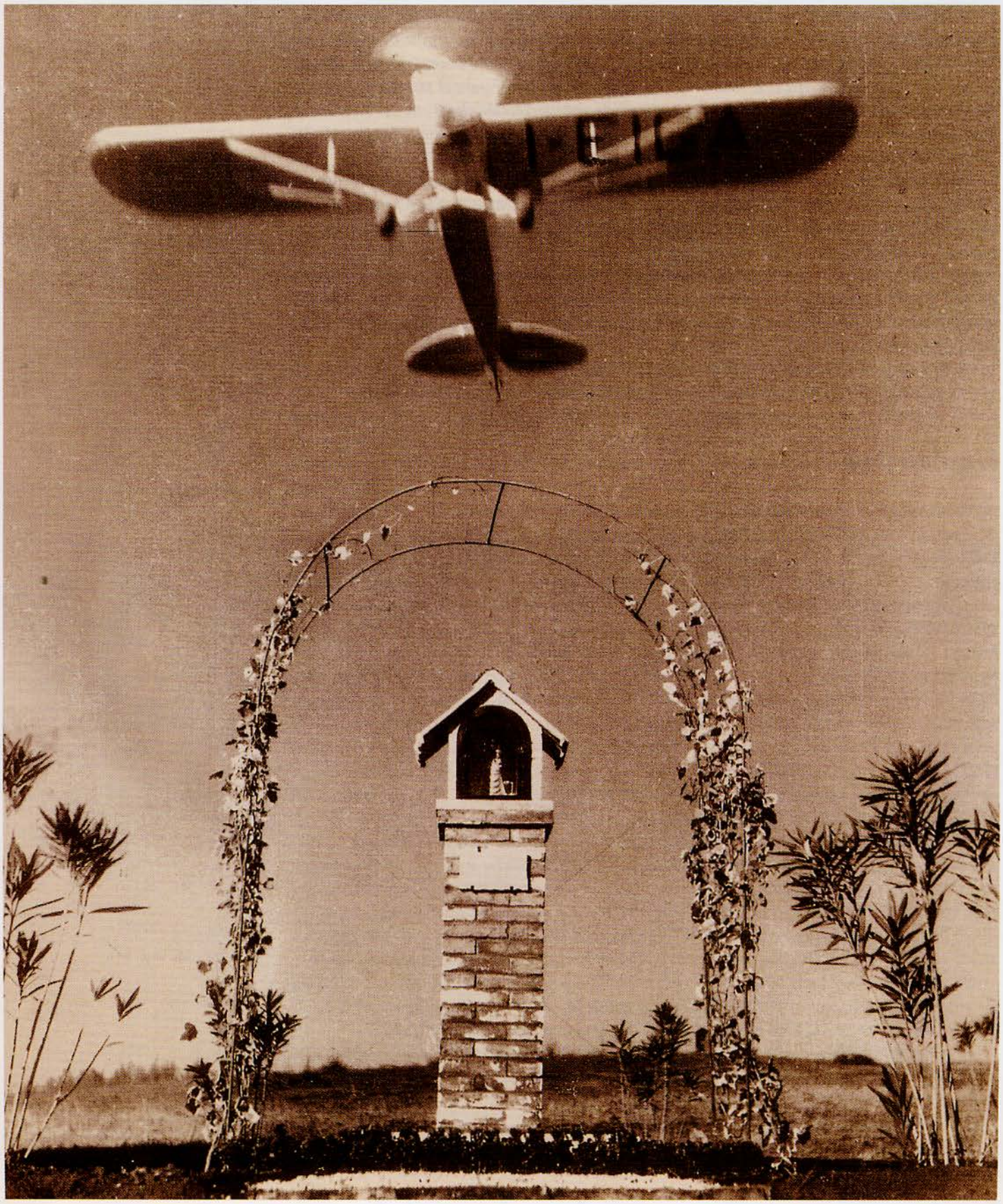




A fianco.
Bastava una raffica di vento un po' forte per ribaltare l'L 18C.

Sopra.
L'attività sull'Aerocampo di Bracciano Monte dell'Oro vide le due prime vittime, i Tenenti Amici e Santiccioli, alla cui memoria fu eretto un cippo funebre.

Nella pagina a fianco.
La statuetta alla Madonna di Loreto, Patrona degli aviatori, realizzata dagli Specialisti di Monte dell'Oro.



Questo indirizzo inizialmente adottato, riportando la considerazione espressa più tardi negli anni a venire da uno dei primissimi Ufficiali specialisti dell'ALE, il Cap. Aurelio Janni, fu così "lapidariamente" commentato: "*...poiché l'aereo leggero ha un'elica azionata dal motore, si è stabilito di inserirne il supporto logistico nella Motorizzazione, ma se fosse prevalso il concetto che l'aereo è fatto di tela, poteva benissimo essere posto alle dipendenze dell'Ufficio Materiali del Commissariato!...*".

Ai fini tecnici, il reparto non aveva alcun ruolo effettivo in quanto subordinato alle direttive della Direzione Generale dei Materiali dell'AMI e del RAI. Al comando del RRALE venne posto il Magg. Renato Cepparulo, del Servizio Automobilistico e facente anch'egli parte degli "americani".

Le infrastrutture e le dotazioni del RRALE avrebbero consentito altresì lo svolgimento pratico dei corsi di addestramento per i futuri specialisti e l'effettuazione di quella fase di apprendistato successivo al conseguimento dell'abilitazione che venne battezzata "pratica linea".

Il 6 Ottobre '90, in occasione della concessione della Bandiera di Guerra, il motto adottato nell'araldica del 1° RRALE sarebbe stato: "*Ultra Nomen Virtus*".

L'inizio dell'attività

Non appena ebbe termine la prima fase dell'istruzione all'Urbe, gli Ufficiali del 1° corso si trasferirono al CAAOA e qui, a partire dagl'inizi del '53, ebbe l'avvio l'addestramento teorico e di volo. Ancora il Coppi così ricorda l'attività di volo su Bracciano: "*...I corsi si svolgevano in un'atmosfera pionieristica, in cui tutti facevano di tutto. Il campo di volo disponeva del minimo indispensabile e forse era ancora in uso qualche tenda. Con i cassoni degli L 18 il Cap. Cardi, ricorrendo alla ingegnosità dei Sottufficiali meccanici, primo fra tutti un vero mastro d'ascia, il Serg. Giovanni Tubaro, costruì una torre di controllo ed altre opere fra le quali l'immancabile bar chiamato 'zeriba'. La cosa provocò gravi ripercussioni perché i cassoni, manco a dirlo, erano in carico. Ciascun istruttore aveva due o tre allievi da addestrare e per qualche tempo anche i due piloti dell'AMI parteciparono all'addestramento. Più avanti però, assieme ai Sottufficiali specialisti, ci lasciarono perché trasferiti, ma li ricordavamo con simpatia perché la loro collaborazione fu cordiale e valida.*

Gli istruttori imparavano il mestiere assieme agli allievi ed ogni 'maestro' aveva uno stile personale: c'erano i tranquilli lavoratori della cloche e gli estrosi in cerca di nuove esperienze. Indimenticabile l'amico Gentile che decollava di soppiatto per tentare manovre proibite o mi trascinava in atterraggi e decolli in 'buchi' impossibili.

I programmi addestrativi erano regolarmente applicati e rispettati, ma ciascun istruttore ne faceva cosa propria. Ricordo, nella fase avanzata dei 'campi corti' quando decollavo con i miei allievi (che erano i Toledo, i Chiari, o gli altri futuri capi della Specialità) la soddisfazione di portarli ad atterrare su di un terreno sconosciuto e difficile dopo un paio di sorvoli radenti di controllo.

I Corsi si susseguivano e si pose il problema dell'impiego dei nuovi piloti, che in gran parte rimanevano al Centro in attesa di destinazione. Gli ex-allievi reclamavano parità di considerazione mentre gli 'americani' non avrebbero voluto rinunciare ancora alla esclusiva di istruttore.

Presto la cosa si risolse con un temporaneo compromesso: i nuovi avrebbero avuto l'incarico di aiuto- istruttore in cambio (!) della loro nomina ad 'insegnanti' della teoria in omaggio della loro superiore qualità di preparazione

(Scuola di Guidonia). Le Scuole USA avevano infatti la bella tradizione di non imporre più teoria di quanta ne sia indispensabile nell'impiego pratico! Nello spazio di un paio d'anni poi, anche gli 'americani' se ne andarono lasciando il posto alle nuove leve...".

Dalla parte degli allievi piloti, come ricorda il Ten. Ciro Sorrentino, l'addestramento veniva invece vissuto in tal modo: "*...quando andavamo in volo con gli 'americani' venivamo addestrati ad effettuare decolli ed atterraggi 'corti' mentre quando volavamo con gli istruttori AMI ci allontanavamo subito dal campo volando poi nelle zone di addestramento facendo salite, discese, virate e, al rientro al campo, specie in assenza di vento, le riattaccate si sprecavano...*".

Il programma addestrativo di volo prevedeva numerose missioni da solista e durante queste uscite frequenti erano le tentazioni di commettere qualche "scappatella", come accadde in un paio di occasioni al Cap. Eliano Ugolini, (già O.A. del 2° Corso, '50): "*...verso la fine di Maggio '53, in volo di addestramento, pensai di andare a salutare la 5ª Btr. del Gruppo art. da campagna che avevo comandato prima di essere assegnato come O.A. al costituendo CAOAA. Conoscevo perfettamente la zona di schieramento ed effettuai un passaggio sulla linea pezzi. In verità ero alquanto basso tanto che sentii due frustate, una sulla semiala e l'altra sul carrello: mi accorsi di aver incocciato sulle antenne di due radio 610 (alte circa 3m) che erano nascoste dietro due sassoni.*

Il Col. Boselli, C.te della Scuola di Artiglieria, mi affibbiò 15 giorni di arre-

L'elenco dei controlli degli L 18C ed L 21B.

ELENCO DEI CONTROLLI

L. 18 C — L. 21 B

ISPEZIONE PRE-VOLO

CABINA
1. Sportello
2. Forma 1
3. Pacchetto di medicazione
4. Radio e bagaglio
5. Cintura posteriore (voli a solo)
6. Estintore
7. Magneti esclusi (su "OFF")
8. Cabro e picchia (regolare per "solo" o "doppio")
9. Manetta chiusa (su "Closed")
10. Livelli benzina
11. Benzina aperta (per L.21 B sinistro o meno pieno)
12. Bloccare la cloche
13. Interruttore generale su "OFF" (L.21 B)
14. Cavi di comando interni della cabina

FUSOLIERA
1. Coperchio batteria (L.21 B)
2. Coperchi di isp. lato d. o parte inf. fusoliera
3. Cerniere timone di direzione, di profondità e dell'equilibratore
4. Tensione tiranti
5. Ruotino di coda
6. Agganciare ancoraggio del ruotino
7. Coperchi di ispezione lato s. fusoliera
8. Plexiglas (superiore)

SEMIALA SINISTRA
1. Cerniere, copiglie, alettoni, bordo uscita, flaps (L.21 B)
2. Tensione cavi
3. Sicurezza dei tenditori
4. Coperchi d'ispezione
5. Attacco montanti
6. Bordo d'attacco
7. Luci di posizione e fari di atterraggio (L.21 B)
8. Agganciare ancoraggio
9. Tubo di PITOT
10. Livello benzina e serraggio tappo serbatoio

AMMORTARELLO SINISTRO
1. Ruota
2. Tubazione freno
3. Gamba di forza, tiranti, ammortizzatori, carenatura, bulloni
4. Calzatoia a posto

GRUPPO MOTORE
1. Tubi Venturi (L.21 B gialli)
2. Lato sinistro motore
3. Sparge benzina
4. Chiusura cofano
5. Viste d'insieme
6. Eliva e fili di sicurezza
7. Radiatore dell'olio (L.21 B mascherina se necessario)
8. Presa d'aria carburatore
9. Lato d. del motore (cono il s. più livello olio)
10. Controllo esterno cofano superiore e inferiore

AMMORTARELLO DESTRO COME IL SINISTRO

SEMIALA DESTRA COME SEMIALA SINISTRA

Nota : durante tutta l'ispezione si deve controllare lo stato della tela e dei plexiglas.-

CONTROLLI PRE-AVVIAMENTO

1. Livello benzina
2. Contatti tolti
3. Riscaldatore carburatore escluso
4. Cabro e picchia regolato
5. Manetta chiusa
6. Benzina aperta (serbatoio s.o meno pieno per L.21 B)
7. Prova flaps (L.21 B)
8. Miscela ricca
9. Anemometro (tubo di PITOT libero)
10. Temperatura e pressione olio
11. Bussola
12. Altimetro quota campo
13. Cicchetto chiuso e bloccato
14. Comandi liberi e funzionanti
15. Cintura (e spallacci L.21 B) assicurata (!)
16. Interruttore luci su "OFF" (L.21 B)
17. Interruttore principale su "MAIN FUSE" (L.21 B)
18. Valvole a pulsante (L.21 B)

AVVIAMENTO L.18 C

da ripetere ad alta voce

1. "Benzina aperta"
2. "Contatti tolti"
3. "Manetta aperta" (cicchetto e rotazione dell'elica secondo necessità)
4. "Manetta chiusa" (rotazioni dell'elica secondo necessità)
5. "Freni"
6. "Contatti"
7. "Manetta corretta"
8. Controllo pressione olio
9. Controllo massa

AVVIAMENTO L.21 B

1. Cicchetto (se necessario)
2. Gridare "via dall'elica"
3. Manetta corretta
4. Far compiere all'elica una rotazione
5. Interruttore magneti sul sinistro "LEFT"
6. Far ruotare l'elica fino ad avviamento avvenuto
7. Magneti su "both" (entrambi)
8. Controllo pressione dell'olio
9. Controllo massa

RULLAGGIO - PROVA MOTORE - PRE-DECOLLO - SOTTOVENTO BASE - FINALE

RULLAGGIO
1. Freno destro
2. Freno sinistro
3. Corsa freni (aereo fermo)

PROVA MOTORE
1. Serbatoio destro o più pieno (L.21 B)
2. Prova minimo
3. Motore a 1.800 giri
4. Prova magneti
5. Prova riscaldatore del carburatore
6. Prova accelerazione (L.21 B)-Prova massimo (L.18 C)
7. Prova dinamo (L.21 B)

PRE - DECOLLO
1. Magneti inseriti
2. Riscaldatore escluso
3. Benzina aperta (serbatoio destro o più pieno L.21 B)
4. Flaps 30° (L.21 B)
5. Miscela ricca
6. Cintura assicurata
7. Sportello chiuso

SOTTOVENTO
1. Magneti inseriti
2. Riscaldatore inserito (+)
3. Benzina aperta
4. Miscela ricca

BASE
1. Via motore
2. Flaps 30° (L.21 B se necessario)

FINALE
1. Riscaldatore tolto (poco prima inizio pista)
2. Cintura assicurata

(+) Non dovrà essere usato il riscaldatore del carburatore quando la temperatura esterna supera i 15° C.-

CONTROLLI PRE-ACROBATICI - ATTERRAGGI FORZATI - ARRESTO DEL MOTORE E CONTROLLI PRIMA DI LASCIARE L'AEREO

CONTROLLI PRE - ACROBATICI
1. Magneti inseriti
2. Benzina aperta
3. Miscela ricca
4. Riscaldatore carburante d'aimmerito
5. Virate di controllo

ATTERRAGGI FORZATI
1. Magneti inseriti
2. Benzina aperta
3. Miscela ricca
4. Cicchetto chiuso e bloccato
5. Interruttore generale su "ON"
6. Avviamento

Prima dell'atterraggio

7. Benzina chiusa
8. Magneti tolti
9. Interruttore generale su "OFF" (L.21 B)
10. Cintura assicurata
11. Sportello aperto

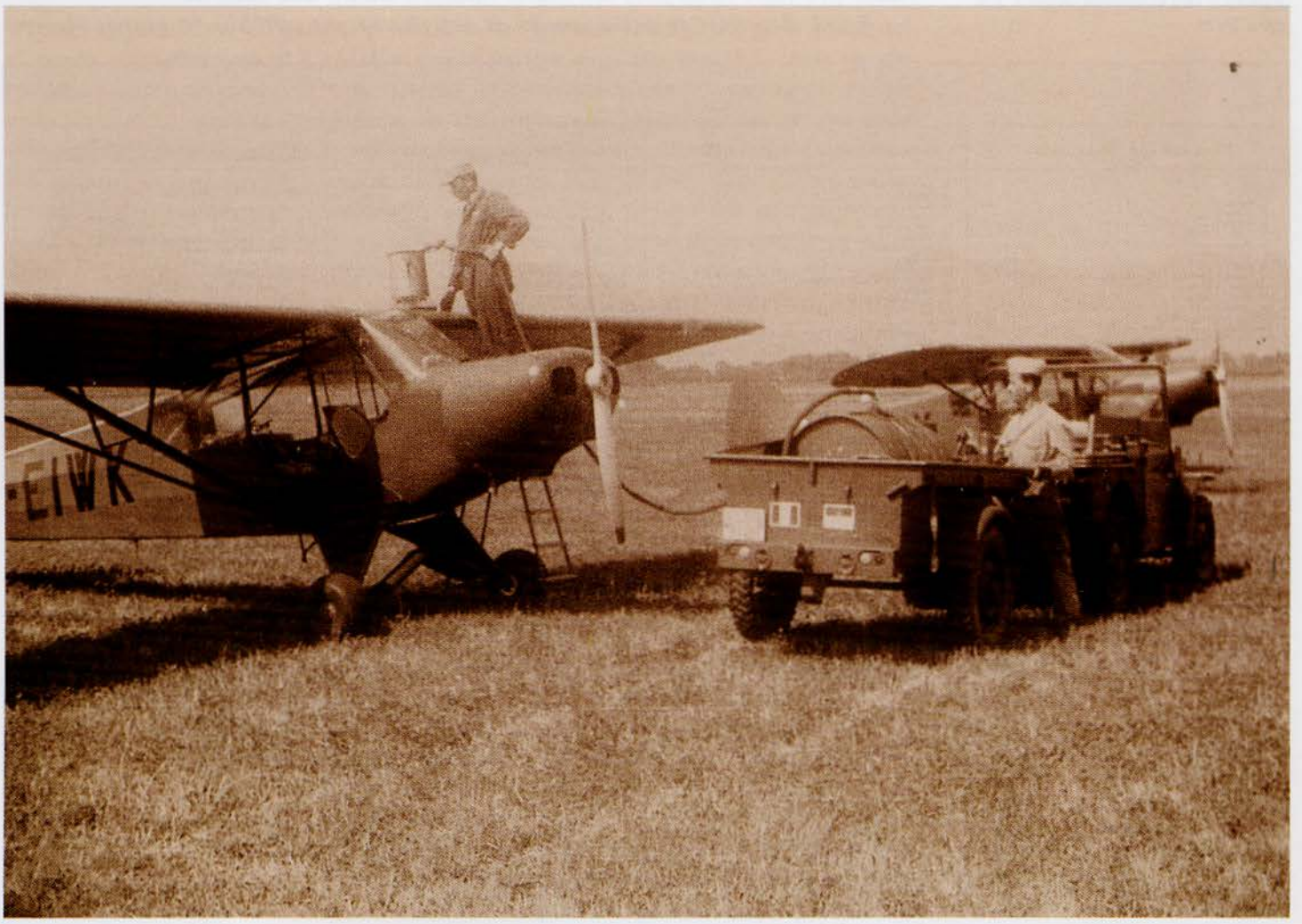
ARRESTO DEL MOTORE E CONTROLLI PRIMA DI LASCIARE L'AEREO
1. Mantenere 800 giri per 1'
2. Benzina chiusa
3. Contatti tolti (L.18 C) oppure tirare indietro pomello smorzatoio e togliere contatti quando l'elica si ferma (L.21 B)
4. Manetta aperta (a elica ferma)
5. Miscela ricca (L.21 B)
6. Interruttore generale su "OFF" (L.21 B)
7. Regolare cabro e picchia in posizione centrale
8. Freni di parcheggio
9. Forma 1
10. Bloccaggio cloche, ancoraggio aereo

sti di rigore, scontati i quali mi misi a rapporto per far presente che il Regolamento di Disciplina ne prevedeva, come massimo, solo 10. Ottenni la rettifica! Dopo un paio di mesi, il giorno 14 Luglio, ero in volo di addestramento nella zona di Fregene per attività su una striscia erbosa nelle vicinanze di una pineta; la gamba sottovento del circuito passava sulla linea di costa e non resistetti alla tentazione di far tuffare in mare i bagnanti che erano sui mosconi. Malauguratamente, erano i frequentatori del soggiorno marino dell'Aeronautica Militare, alla quale non parve vero d'aver un motivo valido per inoltrare rapporto. L'aereo era l'L18 I-EIMO.

Fui nuovamente convocato dal Col. Boselli, presente il Ten. Col. Muscarà. Mi appiopparono 10 giorni di A.R.+ 20 giorni di A.S. e immediatamente dimesso dal Corso piloti. Il giorno dopo ripresi il posto di Ufficiale Addetto al CAOAA (alle dirette dipendenze del Muscarà), insegnante di Nav. Aerea e C.te della Sez. Servizi del Reparto Aereo d'Artiglieria. Due anni dopo, senza alcun interessamento da parte mia, fui riammesso alla fase finale del 6° Corso P.O. ...".

Non altrettanto piacevole e variata era l'attività dei meccanici sul campo "Oscar Savini", come viene efficacemente descritto da uno di loro, il Sergente Salvatore Vento: *"...i M.A.L. affluivano al campo molto presto al mattino (ore 06.30) e ritornavano in caserma Cosenz (Scuola di Artiglieria) per consumare i pasti quotidiani. Il termine delle operazioni serali non era regolato da un*

Il rifornimento dei velivoli negli anni '50-'60 avveniva in maniera molto campale.



orario, ma dipendeva dalla più o meno intensa attività di volo (a volte si tornava in Caserma alle 22.30). Gli specialisti effettuavano i lavori di scavo delle buche con piccone, cartoccio e badile per preparare il basamento per gli ancoraggi dei velivoli che erano tutti parcheggiati all'aperto, le ispezioni, pre-volo con riscaldamento e prove motore e post-volo, nonché i rifornimenti di carburanti e lubrificanti. I rifornimenti carburanti in particolare, avvenivano servendosi di un carrellino, trainato a mano dagli stessi m.a.l., su cui era sistemato un fusto da 200 litri di benzina Avio da 100-130 NO; tramite una pompa a mano, si travasava la benzina nei serbatoi alari servendosi di un imbuto su cui erano posate due pelli di daino che assicuravano il filtraggio trattenendo le impurità e l'acqua. Ma la fatica giornaliera era ripagata dal veder volare gli aerei in piena sicurezza...".

É curioso rileggere come questa appassionata attività di neofiti che compiva i primi timidi passi venisse "seguita" con un certo interesse dalla "grande sorella", l'AMI, attraverso un ricordo gradevolmente espresso qualche anno più tardi dal Comandante Ghisleni, il Capo collaudatore della SIAI e che si occupava del programma SM 1019 (l'aereo che trent'anni dopo avrebbe sostituito i Piper): "*...i ricordi di gioventù di chi scrive, nel '56 Tenente pilota in servizio presso il 18° Gruppo RT a Villafranca, annoverano tra l'altro una ricognizione fotografica eseguita su Bracciano con il poderoso (per quei tempi) RF84F. Chissà se sopravvive in qualche archivio il fotogramma scattato con la K 38/36 obliqua frontale, recante una miriade di aeroplanini gialli e verdi dell'Esercito bene allineati in file multiple sul prato...*".

Nel corso dell'anno '53 inoltre, cominciarono a giungere progressivamente gli L 21B (dotati di impianto elettrico per l'avviamento, luci di navigazione, motore da 135 HP e flaps) che avrebbero svolto il compito di aerei operativi, mentre gli L 18C sarebbero stati prevalentemente usati come addestratori.

Di pari passo con il progredire della formazione dei piloti e degli specialisti e la disponibilità di aerei più capaci, si diede inizio a tutta una serie di attività tendenti a "farsi conoscere" nell'ambiente dell'Esercito con le iniziative e la determinazione del Ten.Col. Muscarà rivolte a far accettare l'impiego degli aerei per vincere l'iniziale scetticismo dei più nei confronti di questa sconosciuta novità.

In tale contesto, dal 31 Luglio al 27 Agosto del '53, l'ALE partecipò alla prima esercitazione in assoluto con i reparti terrestri in occasione di una prova di mobilitazione (erano i tempi delle pretese di Tito su Trieste) della Divisione di Fanteria "Pinerolo". Si costituì una Sezione Aerei Leggeri *ante litteram*, comandata dallo stesso Muscarà ed avente come piloti Gentile, Coppi e Campana (quest'ultimo del 1° Corso P.O.), che operò da varie strisce di fortuna attorno a Foggia (S.Giovanni Rotondo, Bovino, Savignano, Segezia, Lesina, Apicene, Buffaloria) effettuando numerose missioni di aggiustamento del tiro di artiglieria e riscuotendo i primi riconoscimenti nell'efficacia dell'impiego del mezzo aereo.

Uno dei tre piloti, il Cap. Campana, ha questi ricordi dell'esercitazione: "*...un atterraggio effettuato, per addestramento, su una rotabile asfaltata (assolutamente priva di traffico) ed il conseguente atteggiamento stupefatto dell'unico automobilista, giunto dopo alcuni minuti, nel vedere un aereo giallo sulla sede stradale....la riparazione effettuata con ago, filo ed emailite, alla fusoliera di un aereo strappato dal vento dai suoi ormeggi su di un campo di fortuna di S. Giovanni Rotondo. Naturalmente l'aereo incidentato, dopo il prescritto volo di collaudo, riprese a volare...*".

L'ALE aveva ormai "spiccato il volo" e gli anni a venire l'avrebbero vista sempre più crescere.

CAPITOLO III

IL PRIMO ASSETTO

Le Sezioni ed i Reparti Aerei Leggeri

Per fornire gli indirizzi normativi atti alla creazione ed al funzionamento della nuova branca, vide la luce un'apposita circolare di impiego diramata dall'Ispettorato Artiglieria - la n.7200 - in data 12 Giugno '52, *Servizio Aereo d'Artiglieria - Il Reparto aviazione leggera per l'Artiglieria*, che stabiliva le basi sulle quali avrebbe operato la nascente componente aerea.

In ambito ordinativo, fu previsto di creare delle unità di impiego, *le Sezioni Aerei Leggeri - SAL* e di assegnarle in organico ai Comandi dei Corpi d'Armata, delle Divisioni Corazzate e di Fanteria, delle Brigate Alpine, dei Reggimenti di Artiglieria G.U. el., nonché dei Reggimenti di Cavalleria e di Fanteria corazzata.

Nel caso di Rgt. di Artiglieria dotati di più Gruppi, le SAL erano numericamente una per ogni Gruppo e venivano integrate in un *Reparto Aerei Leggeri - RAL.*

Poco tempo dopo il termine dell'addestramento a Bracciano del primo e secondo corso P.O., alcuni dei neo brevettati piloti (una parte di loro fu trattenuta al Centro come istruttori di volo), assieme agli specialisti di altrettanto recente nomina, a bordo degli aerei L 18 C giallo ocra dapprima e, più tardi, degli L 21A anch'essi giallo ocra (seguiti successivamente dai più "operativi" L 21B verde oliva), iniziarono a sciamare verso le nuove sedi destinate ad accogliere le Sezioni ed i Reparti Aerei Leggeri.

La consistenza in velivoli di una SAL o di un RAL era dimensionata in funzione delle caratteristiche del Comando di appartenenza, come si può rilevare dalla tabella che segue:

	Corpo d'Armata	Divisione Corazzata	Divisione Fanteria	Brigata Alpina	Rgt. Art. G.U. el.	Rgt. Ftr. Corazzato	Rgt. Cavalleria
SAL	3	5	3	3		3	2
RAL					6 - 8		

I giorni della "nascita" delle SAL vengono cosi rivissuti dal Frare: "*...in quell'anno '54 si cominciarono a formare le prime SAL al Nord Est. Decollavano da Bracciano le squadriglie della MAF (Muscarà Air Force, come veniva affettuosamente chiamata a quei tempi la Specialità dai propri componenti, richiamandosi con una chiara allusione alle origini siciliane del capo), formate da tre velivoli con in testa il neonominato comandante per trasferire gli aerei sulle nuove basi per il cerimoniale di costituzione....*". Uno di questi piloti "fondatori" di SAL, lo stesso Sorrentino, ci tramanda l'evento della creazione della primissima Sezione, in ordine di tempo, in questi termini: "*.....la SAL del Comando della Divisione Corazzata 'Ariete' si costituì con l'arrivo degli L 18C il 7 Giugno '54 ed io fui uno dei tre piloti a trasferire gli aerei da Bracciano ad Udine Campoformido (sede provvisoria del reparto in attesa di trasferirsi a Casarsa) dove fummo accolti dal Maggiore Giovanni Prat, O.A. (16°*



Piloti e specialisti di una delle primissime SAL costituite (1954), quella del 4° Rgt. art. pes. camp. di Trento sull'aeroporto di Gardolo: in piedi i Cap.ni Stocchi, Alongi e Piccolo e, seduti, i Sergenti Vento, Finora e Zadra.

Corso, '37) del V Corpo d'Armata che ci diede il benvenuto a nome del Comandante del Corpo d'Armata e ci mostrò le due tende 'Small Hall' (4X4), unica infrastruttura per le due SAL (C.do Divisione Corazzata 'Ariete' e 132° Rgt.Art.Cor. di Pordenone, che si sarebbe costituita nei giorni successivi). Avevamo anche una AR ed un drappello di 8 - 10 alpini per il servizio di guardia. Dopo qualche giorno iniziò il lavoro di installazione di due prefabbricati....".

Un altro pilota con analogo profilo, il Ten. Gioachino Dell'Isola Molo, così descrive la nascita della SAL della Brigata Alpina "Tridentina" sull'aeroporto di Dobbiaco (1200 m) il 2 Agosto '56:

"...partiti da Udine abbiamo attraversato le Dolomiti con un certo timore. La quota era stratosferica (impressione del momento), le punte delle montagne sottostanti aguzze e minacciose. Su tutta la Val Pusteria nuvole basse che il meteo non aveva potuto prevedere. Trovammo un buco per infilarci dentro ed entrammo in valle dalle parti di S.Candido non senza aver sconfinato in Austria. Avevamo tre L 21B pilotati da: Cap. Giovanni Gentile, Ten. Gioachino Dell'Isola, Ten. Libero Tonel. All'atterraggio sul posto nessuna infrastruttura.

Gli aerei furono ricoverati presso l'ospitale hangar dell'AMI ove presidiava un nucleo meteo. Il nostro ufficio era presso la vicina caserma del Gruppo 'Asiago' del 2° Reggimento art. mont.. Durante gli inverni, fino a che non fu adottato il complesso ruota-sci per gli aerei, aprivamo con un piccolo spazzaneve 'Snow boy' una striscia sufficiente per decollare ed atterrare. Neve abbondante tre mesi all'anno e temperature con punte di 30 gradi sotto lo zero...".

Le diverse basi su cui si andavano ad installare le SAL od i RAL (che nel giro di pochissimi anni raggiunsero il ragguardevole numero di 29), potevano avere essenzialmente due fisionomie:

- di coabitazione con l'Aeronautica, su di un Aeroporto in esercizio presso tale Forza Armata;
- di completa autonomia, su di un campo d'aviazione aperto al solo traffico civile.

Nel primo caso era tutto relativamente più facile (l'AMI si è sempre dimostrata all'altezza delle sue tradizioni di ospitalità), perché normalmente venivano cedute in

Un'immagine emblematica sul Campo di volo di Dobbiaco: un aereo del RAL del 2° Rgt. art. mont. ed un mulo del Gruppo 'Asiago'.



uso aviorimesse ed edifici in muratura da sfruttare per la vita di tutti i giorni, nonché servizi logistici a terra e di assistenza al volo che garantivano un esercizio "professionale" dell'attività.

Nel secondo caso, invece, la cosa era molto più pionieristica: aerei parcheggiati sul prato ai bordi della pista erbosa e gli uomini ospitati sotto le tende (in attesa che venissero costruiti gli hangars e le baracche prefabbricate di legno) senza ombra di antincendio o ambulanza e con il carburante per il volo nei fusti ammucchiati all'aperto.

I piloti del "bel tempo"

Come si svolgeva l'esistenza degli appartenenti a questi reparti di volo in quegli anni? Per fornire un'immagine che dia una sensazione immediata e per riproporre uno stereotipo che i colleghi "terricoli" meno fortunati avevano tratteggiato dei P.O., si può dire che l'ALE avesse dato vita ad un Aero Club a livello nazionale i cui fortunati giovani piloti passavano le giornate a "svolazzare" piacevolmente "basso e piano" su e giù per lo stivale, sognando di essere dei novelli Baracca o De Pinedo, con dei "paperi" gialli o verdi (come affettuosamente venivano chiamati gli aerei, storpiando il nome del signor Piper che li aveva disegnati) che perdonavano loro moltissime bravate e guadagnando uno stipendio pari a quello del Colonnello che comandava il Reggimento.

A riprova di ciò, l'appellativo più blando affibbiato loro era quello di "piloti del bel tempo", perché le condizioni meteo limitavano ovviamente l'impiego di questi aerei sprovvisti di qualsiasi radio od ausilio alla navigazione e quindi non sempre i Reparti terrestri potevano contare sulla presenza degli aerei durante le frequenti e snervanti esercitazioni esterne.

Testimonianza significativa sotto questo aspetto ci viene dal S.Ten. Pino Avaro, in servizio presso il Rep. Aerei Leggeri del 131° Rgt.art.corazzato di Vercelli: "*...non ricordo bene se fu nell'inverno del '61. Nevicò per circa due mesi tanto che l'allora C.te del Reggimento chiamò il mio C.te, Cap. Di Dio ed ordinò, visto che non si volava, a lui di prestare servizio al Comando ed a me ed al terzo pilota del R.A.L.*





A sinistra.
Piloti con tuta di volo invernale (Tenenti Borra e Galassi).

Sopra.
Allievo pilota in tenuta estiva e paracadute (S.Ten. Giannetti).

(che aveva in organico ben otto aerei!) anche lui subalterno, di fare servizio presso i Gruppi. Così, per circa un mese, facemmo addestramento formale mattino e pomeriggio agli artiglieri che non avevano di meglio da fare. Siccome non godevamo grande stima di lavoratori decidemmo tutti e tre assieme di tornare a volare! Spalammo la neve con le mani, ma si rivelò un lavoro sprecato visto che si metteva alla luce solamente il fango ed allora ecco l'idea geniale. Il C.te del R.A.L. aveva visto ai bordi dell'aeroporto di Cameri cataste di grelle metalliche abbandonate sicuramente dagli alleati al termine della guerra.

Così, notte dopo notte, con l'aiuto di alcuni nostri soldati armati con fucili scarichi che montavano di guardia alla strada che adduceva alle grelle per respingere eventuali intrusi, ne caricammo diversi camions fino a completare la striscia di atterraggio di 150 metri per 10. E così, con le mani piene di vesciche per l'uso della mazza e con la schiena a pezzi per la fatica, riprendemmo a volare in barba alla neve ed al C.te di Reggimento!...".

Ma a fronte di questo invidiabile aspetto sportivo e piacevole delle attività (offuscato purtroppo da dolorosi incidenti mortali dovuti soprattutto all'inesperienza dei piloti), vi era quello di una organizzazione costituita esclusivamente da giovani (l'età media del personale raggiungeva a malapena i trenta anni) che avevano tutta la volontà e l'ardore dei neofiti e che, come tali, si impegnavano in ogni modo nel voler dimostrare caparbiamente la validità del loro strumento sopperendo all'impreparazione od alla ritrosia dei Comandi dell'Esercito di Campagna nell'impiegarli, proponendosi essi stessi in mille modi per avere la possibilità di venire utilizzati.

A tal proposito è ancora Avaro che testimonia com'era difficile farsi accettare: "*...vi era costantemente il rischio per il Comandante di Reggimento di 'giocarsi' la carriera se durante il suo comando gli fosse capitato qualche incidente. Figuriamoci se ci fosse stato un incidente aereo e magari col morto! Gli ordini quindi erano di volare il meno possibile per ridurre il rischio a tutti. E invece noi volavamo, tanto per dimostrare la sicurezza degli aerei e passavamo ore della giornata, a turno, nell'Ufficio Addestramento del Reggimento per convincere il Capo Ufficio ad inserire nei program-*



Tramonto a Monte dell'Oro; la giornata si è conclusa anche per i 'Piper'.

mi addestrativi dei quattro Gruppi l'impiego di almeno un aereo. E così, a forza di insistere e di 'rompere', dopo qualche anno si andava regolarmente in volo tutti i giorni e, nell'ambito dei Gruppi, eravamo divenuti dei beniamini quasi indispensabili ...".

Osservando le fotografie che ritraggono questi intrepidi aviatori in "kaki oliva" (per il colore delle uniformi del tempo), è interessante notare quanto mai eterogeneo fosse l'equipaggiamento personale dei piloti e degli specialisti nella loro attività di volo. In effetti, occorrerà attendere ancora una decina d'anni prima che vi fosse una distribuzione di dotazioni personali uniformi ed appropriate alle funzioni svolte.

Per quei primi anni, ai piloti venivano distribuite due combinazioni di volo: la tuta a due pezzi "Marus" (modello usato dall'AMI durante la II Guerra Mondiale) in cordellino di lana con fodera interna invernale e la tuta a due pezzi estiva in cotone. I calzari di volo inizialmente non erano previsti (come del resto i guanti di volo) ragione per la quale ognuno indossava le scarpe che riteneva idonee, eccezione fatta per coloro in servizio con le truppe alpine che, in caso di neve, usavano gli scarponi da sci. In pratica come si andava equipaggiati in volo?

Generalmente indossando il solo giubbetto della tuta sull'uniforme di servizio e ponendosi in testa o il normale copricapo od un berrettino di tela dato in distribuzione, con visiera tipo giocatore di baseball, e sovrapponendo al tutto un paio di cuffie per la radio (il casco di volo era un ingombrante facoltativo accessorio e solo più tardi fu reso obbligatorio) che, se non erano del tipo "moderno" con microfono regolabile, si accoppiavano ad un laringofono o labbiofono del tipo in uso negli equipaggi dei carri armati.

Per gli specialisti invece non si ponevano particolari problemi di abbigliamento perché salivano a bordo dei velivoli con la stessa tuta impregnata d'olio o di benzina con la quale lavoravano normalmente in hangar. Le SAL continuarono ad essere create fino agli anni '60 inoltrati e, mentre alcune di esse ebbero vita piuttosto breve, la quasi totalità venne inglobata, all'atto del riordinamento degli anni '60, in reparti più consistenti includenti anche gli elicotteri da ricognizione.

Il riepilogo della loro consistenza numerica, dipendenza e dislocazione è indicato di seguito:

SEZIONI E REPARTI AEREI LEGGERI

N.	Dipendenza	Dal	Al	Base
1	Comando Divisione Cor. 'Ariete'	07.06.54	01.03.63	Casarsa
2	4° Rgt. art. pesante campale	15.06.54	20.05.63	Trento
3	132° Rgt. art. corazzato (RAL)	15.06.54	01.03.63	Casarsa
4	132° Rgt. ftr. corazzato	15.06.54	01.03.63	Casarsa
5	9° Rgt. art. pesante	30.09.54	20.05.63	Trento
6	Comando Divisione 'Friuli'	12.10.54	15.04.60	Firenze
	Comando Brigata 'Friuli'	16.04.60	15.04.63	Firenze
7	Comando Divisione 'Cremona'	15.06.54	12.11.55	Aeritalia
		13.11.55	31.12.62	Venaria
8	7° Rgt. art. campagna (RAL)	25.10.54	31.10.55	Venaria
9	5° Rgt. art. campagna (RAL)	01.02.55	15.03.63	Udine
10	Div. cav. 'Pozzuolo del Friuli'	01.02.55	31.12.58	Furbara
	B.ta cav. 'Pozzuolo del Friuli'	01.01.59	03.03.63	Udine
11	1° Rgt. art. corazzato	01.02.55	31.12.58	Furbara
	1° Rgt. ftr. corazzato	01.01.59	15.05.63	Furbara
12	6° Rgt. art. pesante campale	26.03.55	15.04.63	Parma
13	33° Rgt. art. campagna (RAL)	26.03.55	15.04.63	Treviso
14	13° Rgt. art. campagna	01.04.55	04.05.63	Roma
15	3° Rgt. art. pes. campale (RAL)	12.10.55	15.03.63	Treviso
16	Comando Divisione 'Mantova'	12.10.55	15.03.63	Udine
17	Comando Divisione 'Legnano'	12.10.55	15.06.63	Milano
18	C.do Div. 'Granatieri di Sardegna'	12.10.55	15.04.63	Roma
19	11° Rgt. art. campagna	12.10.55	15.04.63	Parma
20	8° Rgt. art. pesante campale	12.10.55	31.12.57	Viterbo
		01.01.58	03.06.64	Parma
21	47° Rgt. art. campagna	15.10.55	20.10.60	Capua
22	Comando Divisione 'Folgore'	01.11.55	01.03.63	Treviso
23	27° Rgt. art. cor. semovente	12.10.55	05.05.63	Milano
24	131° Rgt. art. corazzato (RAL)	08.05.56	01.03.63	Vercelli
25	Comando Divisione Cor. 'Centauro'	24.01.56	01.03.63	Vercelli
26	Comando Brigata alpina 'Tridentina'	01.08.56	01.03.63	Dobbiaco
27	Comando Brigata alpina 'Julia'	01.08.56	01.03.63	Udine
28	8° Rgt. cav. 'Lancieri di Montebello'	01.08.56	04.05.63	Roma
29	6° Rgt. cav. blindata 'Lancieri di Aosta'	01.08.56	15.04.63	Parma
30	2° Rgt. cav. 'Piemonte'	01.08.56	02.04.56	Firenze
	2° Rgt. cav. 'Piemonte'	03.04.57	26.02.58	Udine
	2° Rgt. cav. 'Piemonte'	27.02.57	02.03.63	Trieste
31	4° Rgt. cav. 'Genova'	01.08.56	01.02.63	Udine
32	3° Rgt. cav. 'Savoia'	01.08.56	03.05.58	Milano
	3° Rgt. cav. 'Savoia'	04.05.58	01.03.63	Bolzano
33	Comando Divisione 'Trieste'	12.10.57	19.10.60	Bologna
	Comando Brigata 'Trieste'	20.10.60	29.12.63	Bologna
34	21° Rgt. art. campagna	17.04.57	20.10.60	Bologna
35	Brigata alpina 'Taurinense'	22.12.57	01.04.63	Venaria
36	2° Rgt. art. montagna (RAL)	22.12.57	01.03.61	Dobbiaco
37	Brigata alpina 'Cadore'	22.12.57	15.12.66	Belluno
38	Brigata alpina 'Orobica'	22.12.57	13.07.65	Bolzano
39	Comando IV Corpo d'Armata	22.12.57	28.02.63	Bolzano
40	24° Rgt. art. campagna	25.03.57	31.07.57	Palermo
	22° Rgt. art. pesante campale	01.08.57	17.12.58	Palermo
	24° Rgt. art. campale	18.12.58	30.09.60	Palermo
	Divisione 'Aosta'	01.10.60	22.01.63	Palermo
	Brigata 'Aosta'	23.01.63	01.03.72	Catania
41	14° Rgt. art. campagna	27.04.57	19.10.60	Bari
	Divisione 'Pinerolo'	20.10.60	31.08.62	Bari
	Brigata 'Pinerolo'	01.09.62	01.02.74	Pontecagnano
42	Comando V Corpo d'Armata	12.10.57	15.02.63	Vittorio Veneto
43	Divisione 'Avellino'	22.12.57	19.10.60	Pontecagnano
	Brigata 'Avellino'	20.10.60	01.10.65	Pontecagnano
	Scuola Truppe Corazzate	01.03.58	31.12.63	Pontecagnano
	Scuola Truppe Meccanizzate	01.01.64	31.12.75	Pontecagnano
44	Scuola Artiglieria	08.02.58	31.12.62	Bracciano
45	Raggruppamento Lagunari 'Serenissima'	01.05.58	24.05.63	Treviso
46	Brigata 'Trieste'	10.08.58	29.10.71	Bologna
47	4° Rgt. ftr. corazzato	12.10.59	05.05.63	Milano
48	Campo Addestramento	01.06.59	31.10.67	Cagliari
	Unità Corazzate	01.11.67	31.01.69	Teulada
	Btg. Acq. Obiettivi	01.06.60	31.12.60	Vicenza
49	III Brigata Missili - XIII Gr. art. Ricogniz.	01.01.61	31.08.61	Vicenza
	XIII Gr. Acq. Obiettivi	01.09.62	28.02.63	Vicenza
50	Comando Militare 'Trieste'	18.10.63	31.01.68	Trieste
	Comando Truppe 'Trieste'	01.02.68	31.05.76	Trieste
51	Centro Addestramento Guastatori	24.07.64	24.02.76	Alghero

Riepilogo cronologico delle Sezioni e Reparti Aerei Leggeri.



Alcuni degli scudetti delle Grandi Unità che ornavano le combinazioni di volo del personale ALE.

Le direttive di impiego

In effetti, cosa potevano materialmente fare questi aerei per i reparti da cui dipendevano? Le missioni più frequenti, che erano state indicate nelle circolari addestrative 5210 e 7500, erano essenzialmente costituite da:

- osservazione del tiro;
- osservazione aerea locale;
- ricognizioni;
- controllo e guida di colonne in marcia;
- trasporto di Comandanti e Ufficiali dei Comandi;
- collegamento;
- sgombero feriti;
- operazioni di soccorso aereo;
- rifornimenti aerei di emergenza;
- fotografie;
- varie.

Come si vede, oltre al compito fondamentale legato all'osservazione del tiro di artiglieria, vi era tutta una serie di impieghi secondari che, nelle intenzioni degli entusiasti propugnatori, avrebbero dovuto ampliare notevolmente le possibilità del mezzo aereo.

Riguardo ai velivoli, si diede avvio a tutta una serie di esperimenti, condotti e gestiti a volte anche nell'ambito degli stessi reparti (in alcuni casi al limite del rischio per la sicurezza del volo), tendenti a far sì che gli L 21B si adattassero al ruolo di:

- aeroambulanza;
- stenditore di linee telefoniche;
- ponte radio;
- creatore di cortine nebbiogene;
- ecc.,

onde dimostrarne l'utilità non solo come comodo mezzo di collegamento per gli Ufficiali dei Comandi ma soprattutto come partecipe costante dell'attività dei reparti terrestri.



Nella cartina sono riportate le basi su cui furono dislocati SAL e RAL durante il primo decennio di attività.

Fra queste *performances* degli L 21B, è particolarmente interessante rivivere una di queste esperienze, relativa allo "stendimento linee telefoniche" (consistente nello srotolare dall'aereo un lungo spezzone di cordoncino telefonico che avrebbe collegato due apparati posti a terra distanti fra loro diverse centinaia di metri) e lungamente sperimentata dalla SAL del IV Corpo d'Armata, come ci viene descritta da un pilota che la praticò non poche volte, il Ten. Giuseppe Tafaro:

"...ero convinto allora, e lo sono ancora adesso, che lo stendimento della linea telefonica a mezzo dell'aeroplano fosse, per quei tempi, un'attività pienamente remunerativa.

Immaginiamo l'operazione svolta in montagna, su terreno rotto con ampi salti di quota, in presenza di fitta boscaglia, impercorribile dai mezzi ed anche a piedi. Di fronte all'esigenza di collegare telefonicamente rapidamente due punti distanti qualche chilometro l'uno dall'altro, non potevi far altro che affidarti all'L 21(buon padre di famiglia) che, con la sua brava bobina di filo telefonico fissata sotto il montante della semiala destra, ti risolveva il problema. Bastava

Nella pagina a fianco.
Un L 21B della SAL "Cadore" sulla striscia innevata di S. Pellegrino (quota 7300 ft.).





La foto a fianco mostra due rotoli di cordoncino telefonico appeso alle semiali dell'L 21B.

portare il capo della bobina, legato ad un contrappeso posto all'interno dell'abitacolo, dopo aver fermato con del nastro adesivo il filo lungo il montante.

Dopo il decollo, si raggiungeva il primo punto da collegare, lo si sorvolava a volo lento e con la prua in direzione del secondo punto. Al personale in attesa a terra, si lanciava il contrappeso ed a bassa quota, sempre in volo lento, si seguiva la rotta per raggiungere il secondo punto controllando che lo svolgimento del cavetto telefonico dalla bobina avvenisse regolarmente.

Sulla verticale del secondo punto si sganciava, tramite un comando azionabile dall'interno dell'aereo, la bobina con il resto del filo.

Gli inconvenienti che si verificarono all'inizio delle prove, consistettero soprattut-

A sinistra.
Il momento dell'aggancio da parte dell'equipaggio dell'aereo del cavo di sostegno della borsa contenente il messaggio.

Sotto.
La 'pigna' con cui si arpionava il cavo di sostegno della borsa contenente il messaggio.





to in una incontrollata velocità di svolgimento del filo per effetto del vento relativo. A ciò fu posto rimedio trattando il filo, all'atto dell'avvolgimento della bobina, con un collante che ne assicurasse la tenuta ed una certa resistenza allo svolgimento....".

Tale tipo di missione, praticata soprattutto dalle SAL delle zone alpine, si accoppiava a quella di "lancio e raccolta messaggi" effettuata maggiormente a favore dei reparti corazzati della pianura Padana e del Friuli.

Questo tipo particolare di missione di collegamento, che era alla base dell'addestramento dei corsi piloti, si praticava quando non si potevano stabilire contatti radio bilaterali, o si voleva mantenere riservatezza nelle comunicazioni. Esso consisteva nel gettare al reparto terrestre l'eventuale messaggio contenuto in una borsetta appesantita con sabbia ed evidenziata da un lembo di stoffa rossa, o raccogliere la stessa borsetta, tenuta sospesa ad un filo teso fra due punti sollevati dal suolo, arpionando lo stesso con una pigna metallica fornita di punte poste all'estremità di un cavo tenuto dal passeggero dell'aereo.

I "campi corti" e l'attività su neve

Le caratteristiche di decollo ed atterraggio "corti" degli aerei in dotazione, facevano sì che le Sezioni potessero costantemente essere al seguito dei Reparti in addestramento fuori sede (campi estivi ed invernali) in quanto bastava reperire una "striscia" di terreno pianeggiante, di un centinaio di metri di lunghezza e di una ventina di larghezza (comunemente chiamata "campo corto") e posta a poca distanza dall'ubicazione dei Comandi, per poter operare regolarmente. La striscia veniva successivamente fatta omologare da parte dell'AMI tramite il CDA di giurisdizione locale dopodichè, se usata regolarmente, diveniva permanente e quindi utilizzabile ad ogni occasione propizia.

A lato della striscia si parcheggiavano gli aerei, magari mascherandoli al riparo sotto gli alberi, e con un paio di tende si ospitavano uomini e materiali.

Nell'intento di diffondere sempre più l'impiego dell'aereo leggero, si diede altresì inizio nell'ambito delle SAL dei Reggimenti di Artiglieria, alla condotta di corsi per Osservazione Aerea a favore degli Ufficiali dei vari Gruppi onde creare l'abitudine di considerare i velivoli non solo come fonte di grattacapi per gli eventuali incidenti o piacevoli occasioni ricreative di "fare un voletto", ma anche come strumento operativo valido ed efficace.

Un ulteriore esempio su questa determinazione di "vivere" a fianco dei Reparti fu istituito dalle SAL dislocate sull'arco alpino dove, durante i mesi invernali, a causa del frequente e lungo innevamento, l'aereo veniva ulteriormente limitato nell'impiego per l'incapacità di decollare ed atterrare sulla neve.

Per superare questa forzata inattività e seguire i Reparti in addestramento, furono quindi adottati per i velivoli L 21B dei pattini metallici a comando idraulico tipo "Federal" che, accoppiati alle ruote normali, consentivano al pilota, tramite una leva di azionamento posta in cabina di pilotaggio, di abbassarli o sollevarli e quindi di poter indifferentemente operare sia sui terreni normali e sia sulle superfici innevate di alta montagna. L'installazione del complesso ruota-sci fu praticata inizialmente ('58-'59) presso la Ditta Meteor di Monfalcone; successivamente, i lavori vennero eseguiti presso i RRALE di Bracciano e di Bologna.

Il pilota H. Geiger con i Cap.ni Sorrentino (sinistra) e Burla (destra).



L'addestramento dedicato all'impiego dell'aereo così trasformato avvenne inizialmente in Svizzera sotto la direzione di un maestro dell'epoca specializzato in tale disciplina, l'austriaco Hermann Geiger, "*le pilote de glacier*", ed una delle emozionanti esperienze di messa in pratica attuazione degli insegnamenti ricevuti dai nostri aviatori viene così rievocata da uno dei primissimi piloti addestrati, il Cap. Giovanni Gentile, della SAL della Brigata "Tridentina" di Dobbiaco: "*...Il profondo silenzio e la maestosa solitudine del ghiacciaio della Marmolada sono stati violati da un minuscolo Piper che, forte*


BREVETTO

Fotografia del titolare

Firma del titolare: Ciro Sorrentino

Il brevetto internazionale di pilota di aerodina da turismo (secondo grado) (brevet d'aptitude de pilote d'aérodynes de tourisme) avente il N. 4795 in data 25 MAG. 1954 è stato rilasciato al Signor Sorrentino Ciro di Giovanni per i seguenti tipi di aerodina: F.L. 3 - Piper L 18 (1)

Roma il 25 MAG. 1954 A. (Timbro) IL MINISTRO

(1) Vedi a pagina 22 le annotazioni relative alle variazioni di grado del brevetto.

Il Titolare del presente brevetto è abilitato a pilotare i seguenti tipi di apparecchi Piper L. 21

Roma, li 26 NOV. 1954

p. IL MINISTRO

Monsieur Ciro Sorrentino a suivi avec succès un cours d'atterrissage en haute montagne, il est autorisé de piloter l'avion Piper Super Cub skis et roues hydrauliques à livrer

AERO CLUB SUISSE SECTION VALAIS

Chef de place SION

Visto e conforme Roma, 16.5.54 UFFICIO AERONAUTICO FEDERALE Sezione polizia Relazioni personale aeronavigante

Il brevetto del Cap. Ciro Sorrentino con l'attestazione della frequenza del corso di atterraggio in alta montagna.

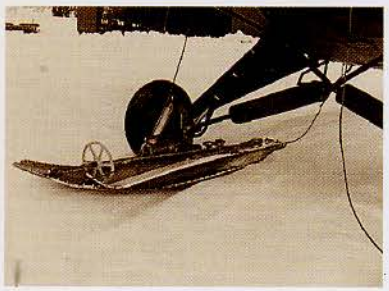
delle sue prestazioni e dell'abilità dei suoi piloti, ha voluto adagiarsi con i suoi pattini a quota 3000 metri sul candido manto di un piccolo tratto del ghiacciaio prescelto per la prova, tale da offrire medie difficoltà agli atterraggi ed ai decolli e di consentire nel contempo la dimostrazione delle prestazioni del mezzo e degli uomini.

Numerose ricognizioni aeree hanno preceduto la prova al fine di studiare in diverse condizioni meteorologiche le difficoltà opposte al volo nelle immediate vicinanze dell'imponente massiccio della Marmolada. Si voleva individuare esattamente il tratto di ghiacciaio da sfruttare, stabilire la rotta di avvicinamento, esaminare il comportamento del velivolo contro e sotto vento in presenza di raffiche o con calma di vento e controllare i margini di portanza dell'aereo e la loro durata dopo la richiamata per l'atterraggio.

I primi tentativi non furono coronati da felice esito: l'aereo entrava in stallo ad una velocità all'aria indicata di 60 miglia orarie dopo 3 o 4 secondi dalla richiamata; il margine di potenza del motore in tale situazione critica era irrilevante. Una più accurata messa a punto dell'alimentazione e dei magneti fruttò qualche miglioramento, ma non pari a quello sperato.

Ma ormai tutto era teso verso la volontà di riuscire e non restava che prendere una decisione: rinunciare all'uso dei flaps in avvicinamento e ricorrere al loro inserimento soltanto agli ultimi istanti. Continuarono così le prove in volo effettuate a distanza di sicurezza dal ghiacciaio (300 m) parallelamente ad esso ma alla stessa quota del tratto prescelto per l'atterraggio fin quando i risultati furono ritenuti soddisfacenti. Si doveva ora tentare la prova! Nel frattempo, proprio la Marmolada diventava teatro di sciagure alpinistiche e l'attenzione commossa e preoccupata della gente di montagna si concentrava sulla bellissima ma infida vetta dolomitica. Ragione di più per portare a termine l'impresa sino allora accuratamente ma faticosamente preparata; motivo di più per offrire chiara ed indiscutibile dimostrazione delle possibilità dell'Aviazione Leggera dell'Esercito anche nel settore del soccorso alpino.

E si giunse così alle prime luci dell'alba del 31 Agosto '57; la prova avrebbe



Sopra.
Particolare del pattino da neve applicato al carrello d'atterraggio dell'L 21B; era previsto il fissaggio di uno sci da fondo con la relativa racchetta per lato per il pilota in caso di necessità.

A fianco.
Il momento del contatto con la superficie innevata in atterraggio.



dovuto compiersi alle 8 del mattino poichè a quell'ora le condizioni di instabilità dell'atmosfera, caratteristiche in montagna durante la stagione estiva, non avrebbero dovuto ostacolare l'impresa. Ma sull'aeroporto di partenza, quello di Dobbiaco, la fitta coltre di nebbia formatasi durante la notte non accennava a dissolversi.

Finalmente il decollo, rotta verso il Cristallo, lungo la Val di Landro, mentre su Cortina la Marmolada si ergeva in tutta la sua imponenza. Al disopra dei 2000 metri l'azzurro sterminato e promettente di un cielo terso; dopo venti minuti di volo ecco il velivolo sulla verticale del rifugio Marmolada mentre a terra il pigro muoversi del



I piloti della SAL 'Cadore' in attività invernale nel gennaio '64: Cap. Frontero, Cap. De Maria, Cap. Zeni, S.Ten. Mulloni.

fumo verde dei segnali indicava la presenza di lieve vento di discesa. Ed allora giù i pattini, oltre un chilometro di finale a quota costante ed a circa 70 miglia; mentre si compiva la fase più critica dell'atterraggio ci tornavano alla mente le parole che Geiger ci ripeteva in analoghe situazioni durante il nostro addestramento in Svizzera.

Le sentivamo quelle parole: 'Attention messieurs, ne pas oublier l'altitude, soixante-dix miles, flaps, tout gas sì non vous êtés..'. Eravamo soli con la nostra esperienza, con il nostro coraggio, con la nostra ferma volontà di riuscire. Ci siamo riusciti signor Geiger! Tutto è andato nel migliore dei modi. Il docile velivolo si è posato sulla coltre di neve gelata, ha scivolato per circa 30 metri, ha ruotato di 90° e si è fermato. Qualche cosa era avvenuta per l'ancor giovane Aviazione Leggera dell'Esercito. Straordinario in tutto ciò non tanto la gioia dei presenti e la soddisfazione dei piloti quanto il significativo sorriso dei vecchi alpini presenti; il loro misurato ma eloquente sorriso diceva che un vecchio, e forse allora pazzo sogno di un tempo tanto lontano si era finalmente trasformato in realtà.....".

La risonanza che ebbe l'evento del felice atterraggio a 3000 metri consentì di dare l'avvio, sotto la direzione dei piloti già abilitati, ad una regolare programmazione annuale di corsi di addestramento all'impiego del complesso ruota-sci per i piloti dei reparti alpini, con base sull'aeroporto di Bolzano.

L'addestramento nella pratica attuazione non era sempre del tutto semplice, non tanto (si fa per dire) per l'atterraggio, quanto per il successivo decollo poichè, essendo la striscia innevata posta in notevole pendenza e non essendo efficaci i freni agenti sulle ruote, l'aereo assumeva la dispettosa tendenza a scivolare inesorabilmente verso il basso non appena lo si allineava per il decollo ed era impossibile dare tutto motore rimanendo fermi senza mangiarsi un bel po' di pista, prima di iniziare la corsa di involo.

Un geniale collega di Gentile, il Cap. Franco Pintus, ideò allora una sorta di ancorotto, sganciabile a comando dal pilota a bordo, che serviva a trattenere fermo il velivolo in queste situazioni cruciali.

In una lettera informale inviata al Colonnello Muscarà, così descriveva la sua realizzazione: "*....Questo piccolo equipaggiamento consiste in un paletto di legno di m 0.90 con applicata una tavola di cm 20-25 per tutta la sua lunghezza e di uno spezzone di corda di m 0.70 con applicato al suo estremo un anello di ferro di cm 3.5 di diametro. Sullo sci del ruotino di coda è stato applicato un gancio ad apertura comandabile con una leva applicata alla cloche del primo pilota con il relativo cavetto metallico. Una volta atterrati e lasciato l'aereo a motore spento a 90° lungo la pendenza, si affonderà il paletto nella neve il più possibile e vicino al ruotino di coda; la tavola applicata al paletto stesso offrirà più resistenza alla trazione di questo ancoraggio. Facendo un nodo di guida, si fisserà lo spezzone della corda al paletto e si farà passare l'anello nel gancio che verrà poi richiuso. L'aereo si potrà allora spostare e dirigere verso la linea di massima pendenza o nella direzione di decollo prevista. Si potranno quindi fare tutte le operazioni come se l'aereo fosse frenato: riscaldare il motore, prova motore, regolazione del correttore altimetrico, ecc.. Volendo quindi decollare, il pilota non dovrà far altro che azionare il comando di rilascio al momento opportuno. Il paletto di legno e lo spezzone di corda rimarranno a terra e, se opportunamente pitturati in rosso, serviranno anche da riferimento per il successivo eventuale atterraggio. Con questo sistema, in determinate condizioni, si potranno guadagnare in corsa di decollo anche 20-30 m. Naturalmente, se la neve è fresca, il sistema di ancoraggio comporterà altri problemi che, con un po' di iniziativa, si potranno altresì risolvere...*".

Fu motivo di grossa soddisfazione per la organizzazione quando, a più riprese, piloti di aereo di una Compagnia da trasporto dell'US Army Aviation di stanza a Verona Boscomantico vennero inviati alla frequenza di tali corsi, essendone stata ufficialmente riconosciuta la validità professionale.

Costituzione del 2° RRALE

La diffusione sul territorio nazionale posto a Nord della catena appenninica delle SAL in numero sempre maggiore, fece sì che l'iniziale 1° RRALE di Bracciano non fosse più sufficiente al supporto tecnico logistico e pertanto venne costituito a Bologna, il 1° Marzo '57, il *2° Reparto Riparazioni Aerei Leggeri Esercito - 2° RRALE*, posto alle dipendenze tecniche dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione e disciplinari ed amministrative dell' OARE (Officina Automobilistica Riparazioni Esercito) di Bologna.

La sede del Reparto venne stabilita nell'ambito dell'aeroporto della città, prevedendo la successiva costruzione di due aviorimesse metalliche ed una baracca prefabbricata ORAIS e l'allora Serg. Magg. m.a.l. Giuseppe Giulietti così ricorda: "*....Il 2° RRALE era stato costituito per operare con unità mobili ed era perciò dotato di 6 automezzi Diamond MAC 6x6 (appartenuti agli eserciti alleati della Guerra Mondiale) attrezzati a magazzino ricambi e ad officina per motori e fornito altresì di impianti, tra cui una camera di verniciatura campale autocostruita a pannelli smontabili, in grado di fornire il supporto ai reparti di volo del Nord Italia. Partecipava quindi a tutte le esercitazioni delle GG.UU. sul territorio del settentrione, con quegli automezzi speciali. Dopo alcuni anni questa struttura venne smobilitata ed il reparto assunse le caratteristiche di organo di 2° livello tecnico con sede fissa*".

Il Comando dell'unità venne affidato al Cap.a.S.T.M. Renato Tango ed il Reparto, in previsione del successivo inserimento di una Sezione Ispezione e Manutenzione Elicotteri, dal 1° Luglio '58, (così come pure il 1° RRALE di Bracciano), assunse la denominazione di *Reparto Riparazioni per l'Aviazione Leggera Esercito*.

In occasione della concessione della Bandiera di Guerra avvenuta il 6 Ottobre '90, nel blasone del reparto venne inscritto il motto "*Sic Itur ad Astra*".

L'avvento dell'elicottero

Nei primissimi anni durante i quali l'Aviazione Leggera muoveva i suoi timidi passi tenuta per mano dalla tutrice Artiglieria, un innovativo mezzo aereo, l'elicottero, aveva fatto la sua comparsa in campo aeronautico, lasciando però subito intravedere alle Forze Armate, primo fra tutti l'Esercito, quali e quante innovatrici possibilità militari avrebbe offerto ai suoi utilizzatori.

A tal proposito, nel già citato articolo apparso sulla Rivista Militare del Marzo '51, il Gen. Liuzzi così si esprimeva: "*....mi rivolsi allora all'elicottero, pur sapendo che si sarebbe ripresentato il problema - gli anni passano e, poichè gli uomini non mutano, i difetti rimangono assieme alle virtù - del come sarebbe stato possibile affidare all'Esercito una macchina volante sulla quale l'Aeronautica avrebbe certamente rivendicato l'esclusiva di gestione anche se non ne avesse riconosciuto l'utilità o la necessità. Cercai di mettermi d'accordo con le altre due FEAA. e debbo riconoscere che da parte dell'Arma Azzurra incontrai difficoltà molto minori del previsto in quanto l'elicottero è una macchina per la quale l'AMI non ha alcun interesse ne alcuna simpatia e la cui adozione provocherebbe qualche complicazione organizzativa e tecnica....*".

In virtù di queste considerazioni, che alla prova dei fatti non si rivelarono del tutto esatte in quanto l'AMI si interessò attivamente all'elicottero costituendo una Scuola di pilotaggio e riservandosi l'esclusiva in materia di addestramento dei piloti e degli specialisti, effettivamente non si ripropose la diatriba che aveva infiammato i



Maggio '56: i primi elicotteri AB 47G destinati all'Esercito lasciano il Campo di Cascina Costa per raggiungere la Scuola di Frosinone.

vertici militari pochissimi anni prima per gli aeroplani e l'ala rotante venne accettata senza opposizioni particolari.

Infatti, con la successiva legge 247 del 6 Marzo '58, che regolò la costituzione e l'ordinamento dei reparti elicotteri dell'Esercito e della Marina, si stabilì che detti reparti "*...non fanno parte organica dell'Aeronautica Militare e per tali velivoli non sono previsti limiti di peso e di impiego*".

Una delle rinascenti industrie nazionali, l'Agusta di Cascina Costa (Varese), aveva ottenuto dall'americana Bell (che in quegli anni dominava il mercato elicotteristico), la licenza di produzione delle macchine della serie 47 G e l'offerta che veniva fatta alle nostre autorità governative era quanto mai allettante, anche nell'ottica del concorso alla ripresa economica. Lo Stato Maggiore dell'Esercito, effettuò pertanto una commessa di alcune macchine iniziando a ricevere i primi esemplari dell'AB 47 G2 a partire dal Maggio '56 ed i velivoli consegnati ricevettero subito un'immatricolazione militare, le coccarde tricolori, la colorazione mimetica ed un numero di fusoliera progressivo. Venne deciso di dare vita, nel Febbraio dell'anno successivo e sotto l'egida della Motorizzazione, ad un *Reparto Sperimentale Elicotteri -R.E.*, il cui personale sarebbe stato costituito da Piloti e Specialisti (Ufficiali e Sottufficiali per entrambe le categorie), inizialmente appartenenti a tale Servizio.

Il primo corso per 10 piloti (Ten. Fiscal, Ten. Tarquini, Serg.Magg. Brunamonti, Serg.Magg. Masolini, Serg. Bettoni, Serg. Dei, Serg. Fortini, Serg. Romano, Serg. Celaschi) viene così ricordato da uno di questi ultimi, l'allora Sergente S.A. Anunzio Celaschi: "*....fummo convocati a Frosinone (la neocostituita Scuola che succedeva a Centocelle) il 18 Aprile '55 ed abbiamo effettuato 3 voli di ambientamento con un Macchi 416 pilotato dal Maggiore Greco, dello Stato Maggiore Aeronautica. I risultati furono brillanti per tutti....tranne che per me. Ricordo ancora le testuali parole pronunciate dall'Ufficiale a corso riu-*

Distintivo di Pilota di Elicottero.
Distintivo di Specialista di Elicottero.



nito: '....Mi congratulo con voi. Siete stati molto in gamba... tranne quel sergente (io) laggiù in fondo. Quello è proprio negato. Mi dispiace....'. Il giorno dopo seppi che era stata presa la decisione di farmi frequentare ugualmente considerato che quel corso doveva essere una specie di esperimento essendo noi i primi a....tentare di divenire piloti di elicottero senza avere una precedente esperienza sull'ala fissa.

E così iniziai la mia battaglia contro la mostruosa macchina che sembrava esigere da noi sacrifici sovrumani. Seduto nel grosso bulbo di plexiglass non riuscivo nemmeno a rendermi conto di quello che succedeva rimanendo come ipnotizzato a fissare il cruscotto con tutti quegli strumenti. L'istruttore mi diceva di distribuire l'attenzione tra essi e l'esterno, ma in realtà non vedevo nulla: giri, pressioni, velocità, quota, prua, temperatura, livelli. Niente. Ero frastornato, come ubriaco; non riuscivo a coordinare nè i movimenti nè il significato delle indicazioni degli strumenti. E non appena tentavo di gettare uno sguardo fuori, un grido 'Attento ai giri!' e ripiombavo nella nebbia che, concentrato com'ero sul cruscotto (anche se con scarsi risultati) sembrava circondare l'elicottero. Finchè all'improvviso un giorno mi accorsi che ci vedevo: vedevo case, campi, strade, il cielo. E quando vidi la città fui così emozionato che gridai all'istruttore: 'Si vede Frosinone da qui!'. Penso che un cieco che riacquisti la vista provi le stesse sensazioni che provai io in quel momento e credo che anche l'istruttore fosse sbalordito perché mi fissava in modo strano.....".

Gli allievi piloti, al termine del corso addestrativo, venivano brevettati piloti militari di elicottero, ricevendo lo stesso distintivo di merito previsto per l'AMI, costituito da quattro ali disposte attorno ad un cerchio racchiudente la corona turrita. Anche gli Specialisti (Ufficiali e Sottufficiali) ricevevano l'addestramento dall'AMI, presso la stessa Scuola di Frosinone e, analogamente ai piloti, venivano insigniti dello stesso distintivo previsto per i colleghi dell'Arma Azzurra.

A partire dal terzo corso, l'ammissione per piloti e specialisti fu estesa anche agli Ufficiali e Sottufficiali delle Armi, per contenere l'inevitabile salasso di uomini che avrebbe conseguentemente subito la Motorizzazione.

Il Reparto Sperimentale Elicotteri

La sede del Reparto Sperimentale venne ubicata sull'aerocampo di Casarsa della Delizia, dove già esistevano delle SAL, in modo da mettere a disposizione di quella aliquota dell'Esercito che stazionava in un'aerea geografica particolarmente sensibile alla minaccia proveniente da Est, l'embrionale forma di trasporto aereo che le macchine ad ala rotante di quegli anni offrivano.

L'arrivo dei primi elicotteri a Casarsa viene collocato storicamente dallo stesso Celaschi: "*...il giorno 7 Novembre '56 siamo partiti con i nostri 4 AB 47 G2 da Frosinone e, dopo aver fatto scalo ad Arezzo, Firenze, Bologna e Padova, siamo giunti a Casarsa il giorno 9....*".

Gli interventi tecnico-manutentivi sulle macchine venivano effettuati presso il *Gruppo Efficienza Velivoli - GEV* dell'Aeroporto di Frosinone, in quanto l'Esercito non aveva ancora conseguito alcuna autonomia in tale specifico settore.

La cerimonia ufficiale di insediamento del Reparto, il cui comando venne assegnato al Ten. S.A. Claudio Fiscal, avvenne solennemente il 14 Febbraio '57 alla presenza del Capo di SME, Gen. Corpo d'Armata Liuzzi, alla cui determinazione e volontà andava il merito di aver dato un notevole contributo nelle direttive impartite per la creazione dell'ALE prima e del R.E. poi. Vennero definiti i compi-



14 Febbraio '57. Dopo l'inaugurazione del Reparto Sperimentale Elicotteri di Casarsa i piloti e gli specialisti posano per la foto ricordo; da sinistra a destra in piedi: Serg.Magg. Ficociello, Serg. Celaschi, Ten. Fiscal, Ten. Negro, Serg.Magg. Bettoni, Serg.Magg. Corrias, Serg.Magg. Piani; in basso: Serg.Magg. Bianco, Serg.Magg. Orlandi, Ten. Tarquini, Ten. Araneo, Serg.Magg. Brunamonti, Serg.Magg. D'Alessandro.

ti e le missioni degli elicotteri in dotazione, consistenti principalmente nel trasporto di personale e materiali, e giunsero subito i primi impegni operativi, tipo l'esercitazione "Latemar 2", con base sull'aeroporto di Dobbiaco, nel periodo dal 3 Luglio al 4 Agosto '57.

Uno di questi successivi frequenti impieghi degli elicotteri ci viene riportato ancora dal Celaschi: "*... ho partecipato alle esercitazioni 'Counter punch' e 'Deep water' svoltesi nel trevigiano. Eravamo dislocati su di un prato a Ramon e quando rientravamo dalle missioni avevamo difficoltà a localizzare la base e gli elicotteri a terra non si distinguevano avendo lo stesso colore dell'erba. Finchè un giorno arrivò un'autocolonna del Genio carica di pali e teli mimetici e fu fatto il primo esperimento di mascheramento degli elicotteri. Da quel giorno non avemmo più problemi per individuare le basi perché quei baracconi dove venivano, non senza una gran fatica, infilati gli elicotteri erano visibili a chilometri di distanza.....*".

I primi reparti Elicotteri

Grazie alla crescente disponibilità di macchine, delle quali era stato nel frattempo commissionato un più cospicuo lotto che comprendeva anche il nuovo modello 47J (cinque esemplari giunsero nel '58), il Reparto Sperimentale si sciolse poco tempo dopo (1 Settembre '58) ed al suo posto videro la luce due nuove Unità:

- il 1° Reparto Elicotteri di stanza a Casarsa;
- il 2° Reparto Elicotteri di stanza a Bolzano.

La loro dipendenza fu così stabilita:

- disciplinare e di impiego, dai Comandi dei rispettivi V e IV Corpo d'Armata;
- addestrativa, dall'Ufficio dell'Ispettore dell'ALE (tramite il dipendente CAALE);
- d'istituto e tecnico logistica, dalla Direzione Generale della Motorizzazione, che si avvaleva degli organi esecutivi dell'AMI per il II livello manutentivo.

Il 1° Reparto Elicotteri

L'esistenza del 1° Reparto Elicotteri venne documentata dal corrispondente di una rivista aeronautica del Febbraio '59 che, parlando delle capacità del nuovo velivolo e della particolarità del reparto che li impiegava, così si esprimeva: "*...è proprio questa versatilità del mezzo, questo rendere possibile qualsiasi cosa in aria ed in terra, il poter atterrare su qualsiasi punto ed il ripartire senza alcuna difficoltà, che rendono il pilota di elicottero così affezionato alla sua macchina, così teneramente attaccato ad essa: molto di più di quanto un pilota di aereo non lo sia alla sua. Sul campo di Casarsa, presso Udine, questo diverso sentimento è facilmente messo a confronto poiché qui è la sede dei mezzi aerei del V Corpo d'Armata che comprende le due Sezioni Aerei Leggeri della Divisione "Ariete" ed il Reparto Elicotteri. A parte questo però, la vita in comune è perfettamente armonica e l'affiatamento è rinforzato dalla similarità dei compiti delle due specialità e dal carattere esuberante ed allegro della gente giovane dedita ad un mestiere che, senza l'ardimento e lo spirito, si svuota di ogni contenuto. Non appena si giunge a Casarsa, ci si accorge immediatamente che qui non si respira l'aria greve, burocratica che sa di polvere e di scartoffie come in tanti altri comandi. A noi viene incontro il Comandante dell'aeroporto, anzi del Nucleo Servizi Aeroportuali, il Maggiore di Cavalleria Giorgio Bocchi. Un bell'uomo giovane, alto, dai folti baffi neri e dal sorriso gioviale che gli illumina tutto il viso. Ci parlò del campo, raccontandoci che questo era*



A destra.
Un elicottero AB 47J in azione con un autoblindo 'Greyhound'.

Sotto.
La base di Casarsa con gli elicottei dell'R.E..



stato uno degli aeroporti avanzati della prima guerra mondiale, poi base di dirigibili, quindi, dopo alterne vicende, era stato abbandonato finché pochi anni orsono, era stato riattivato ed ora è il primo aeroporto dell'Esercito. Il Comandante del Reparto è invece il Cap. di Artiglieria Giuseppe La Barbera, giovanissimo siciliano dall'aspetto fiorente. É naturalmente un entusiasta dei suoi elicotteri ai quali è capace di far fare qualsiasi cosa. Fu lui a mostrarci tutto ed a spiegarci come il Reparto fosse costituito su due Sezioni, una di AB 47 G2 e l'altra di AB 47J con cinque elicotteri ciascuna; come i piloti fossero Ufficiali e Sottufficiali e gli specialisti invece tutti Sottufficiali agli ordini del Capitano automobilista Sergio Beschi. Durante il nostro soggiorno presso il Reparto, abbiamo assistito ad una esercitazione combinata con carri e squadre fucilieri sul Tagliamento. L'elicottero rimase acquattato tra gli sterpi della riva perfettamente mascherato, poi, scoccata l'ora X, balzò in alto a dirigere il fuoco dei carri sull'immaginario bersaglio ed a guidarli lungo la pista più favorevole fino al contatto ravvicinato col 'nemico'. Il tutto in brevissimo lasso di tempo e con notevole risparmio di energie per uomini e macchine. Ma la cosa che soprattutto colpiva era vedere come poteva facilmente posarsi su punti che apparivano inaccessibili anche alle capre. Senza una preparazione più che accurata ciò non sarebbe stato possibile...".

Triste primato del 1° R.E., questa volta luttuoso, si manifestò nella giornata del 29 Giugno '60 quando furono distrutti, in due separati incidenti causati entrambi dall'impatto contro i cavi di condutture elettriche e di teleferiche, due AB 47J con la perdita di due piloti e di altre quattro vite di Ufficiali del Comando del V Corpo d'Armata.

Il 2° Reparto Elicotteri

Per quanto riguarda il 2° Reparto Elicotteri di Bolzano, uno dei suoi primissimi piloti, il Tenente del S.A., Lodovico Piccinelli, così ricorda invece la nascita della unità di volo: "*...La costituzione del Reparto è avvenuta il 15 Agosto '58 con la nostra presentazione al IV Corpo d'Armata ed era così strutturato: due Sezioni Elicotteri (una su 47 G2 ed una su 47J), una Sezione Manutenzione ed una Sezione Comando. La prima sede è stata la Caserma del Quartier Generale del IV CA in Bolzano in quanto l'area aeroportuale prescelta doveva prima essere bonificata (bombe di aereo inesplose, mine) e poi sgomberata dalle macerie di precedenti strutture AMI. In tempi ristretti fu montata una prima aviorimessa che rese possibile il ritiro dal 5° R.E. di Casarsa degli elicotteri e l'inizio dell'attività operativa. Poi si proseguì per diversi mesi alla costruzione di una seconda aviorimessa (manutenzione) ed infine furono erette due baracche in legno....*".

Anche gli elicotteri, in particolare quelli del 2° R.E. di Bolzano, al pari degli aerei leggeri delle SAL operanti sulla Base, vennero dotati di sci applicati ai pattini del carrello di atterraggio ed in tal modo si poté partecipare all'attività operativa dei reparti alpini con risultati via via più tangibili in termini di costo-efficacia rispetto all'ala fissa.

Si dovette attendere fino al 24 Giugno '60 per l'inaugurazione delle completate infrastrutture del reparto sull'aeroporto di San Giacomo, quando ebbe luogo una cerimonia ufficiale alla quale partecipò il Comandante del Corpo d'Armata, Gen. Beolchini. Al 2° Reparto Elicotteri competé partecipare, con i suoi 12 AB 47 G-2, alle operazioni di soccorso delle popolazioni dei paesi devastati dall'onda di piena della diga del Vajont che, nell'ottobre del '63, seminò lutti e devastazioni nella valle di Zoldo nel bellunese.

Il C.te del IV Corpo d'Armata a bordo di un AB 47G2 del 2° Reparto Elicotteri.



A fianco.
La rassegna del personale e mezzi del "R.E. di Bolzano".

Sotto.
L'araldica del CAALE nell'anno della costituzione, '58.

In basso.
Il distintivo del CAALE.







Il Centro Addestramento Aviazione Leggera dell'Esercito

Nell'anno '57, ad un lustro esatto dalla sua nascita, l'ALE disponeva di una trentina di Unità di volo dislocate un po' su tutto il territorio nazionale ed era ormai assodato che l'originale impostazione artiglieresca aveva lasciato il posto ad una più vasta distribuzione della componente aerea (nella quale si stava affermando l'elicottero che non aveva solamente una riduttiva vocazione alla semplice osservazione o collegamento) nell'ambito delle varie branche della Forza Armata.

Fu pertanto deciso di dare una diversa fisionomia alla Specialità attraverso la trasformazione del CAAOA dapprima in *Centro Addestramento Osservazione Aerea - CAOA*, significando esplicitamente l'abbandono della iniziale dipendenza dall'Arma 'dotta', e successivamente, in *Centro Addestramento Aviazione Leggera dell'Esercito - CAALE,* il 1° Giugno '57.

Cessata l'appartenenza alla Scuola di Artiglieria il successivo 1° Luglio, il nuovo organismo assunse completa autonomia, al pari delle altre Scuole Militari, mantenendo temporaneamente una diretta dipendenza dall'Ispettorato dell'Arma di Artiglieria.

Il Centro, ampliato e potenziato nella sua organizzazione e nelle sue attrezzature, conservò i compiti del precedente Ente su di un piano di maggior impegno e che, nelle memorie storiche di quell'anno, venivano così definiti:

- addestrare Ufficiali di tutte le armi e specialità alla condotta dei velivoli leggeri, quale utilissimo mezzo per compiti di osservazione e per l'esecuzione di numerose missioni di vario genere tendenti a favorire le unità terrestri;

- addestrare Ufficiali piloti di elicotteri all'esecuzione di missioni interessanti il campo dell'impiego a favore dei reparti dell'Esercito;

- addestrare Sottufficiali di tutte le armi e specialità alla manutenzione dei velivoli per assicurarne l'efficienza.

Il Muscarà (che nel frattempo era stato promosso Colonnello) ne rimaneva il Comandante mentre l'organico si attestava su 46 Ufficiali, 94 Sottufficiali, 102 truppa e per le attività di volo si disponeva di una "flotta" di 56 L 18 e 39 L 21.

Dall'inizio dell'attività del '52 al 31 Dicembre '57, il "prodotto" del Centro si concretò nelle seguenti cifre:

- 162 Ufficiali qualificati Piloti-Osservatori dell'Esercito;
- 393 Sottufficiali abilitati Meccanici per Aerei Leggeri;
- 11.231 ore di volo effettuate;

- 37 Sezioni Aerei Leggeri costituite.

Sottrarre il CAALE alla dipendenza della Scuola Artiglieria fu una mossa storicamente importante perché rappresentò il primo di una serie successiva di piccoli passi che l'ALE avrebbe compiuto col passare degli anni sull'immaginario cammino dell'autonomia.

Un primo autorevole riconoscimento dell'esistenza e dell'importanza del nuovo organismo venne dal Capo di SME, il Gen. di C.A. Giorgio Liuzzi (come già rammentato in precedenza convinto sostenitore dell'ALE) che, nella sua conferenza tenuta a Trieste il 5 Novembre '57, in occasione dell'inaugurazione dell'Anno Accademico della "Dante Alighieri" sulla situazione dell'Esercito di quegli anni, citando il fortissimo incremento di specializzazioni della Forza Armata, così ebbe a dire: "*.....l'introduzione di nuove specialità, di nuove armi e di nuovi mezzi tecnici.....Fra le prime cito l'Aviazione Leggera dell'Esercito che impiega aeroplani leggeri ed elicotteri e comprende piloti osservatori, specialisti di vario genere ed un'apposita organizzazione aeroportuale e di riparazioni*".

Era anche tempo che il nuovo Ente, che aveva ormai messo le proprie ali ed era diventato maturo, lasciasse il nido materno e si trovasse una sede più adatta perché le esigenze addestrative ed il numero del personale impiegato erano sensibilmente aumentate ed ormai non ci si poteva più accontentare della sistemazione iniziale di Monte dell'Oro, per due determinanti motivi rappresentati da:

- vicinanza geografica all'aeroporto internazionale di Fiumicino, la cui prevista costruzione in quegli anni non lasciava prevedere alcuna possibilità di ulteriore sviluppo nell'attività del volo in quella zona;
- accresciute dimensioni e lavorazioni del 1° RRALE che avevano praticamente saturato le modeste disponibilità di spazio ed infrastrutture.

Dopo un dettagliato esame delle possibilità esistenti, fu individuata, nella non lontana città di Viterbo, la caserma intitolata alla M.O. Dante Chelotti che, grazie alla sua contiguità all'aeroporto dell'AMI M.O. Tommaso Fabbri ed alla sua posizione baricentrica rispetto alla penisola, venne ritenuta la sede più idonea alla bisogna. La caserma nel periodo bellico era stata la sede della Scuola di Paracadutismo e nei successivi anni '50 aveva ospitato reparti di Artiglieria e Carristi.

A partire dalla fine del '57, si iniziarono i traslochi degli uffici da Bracciano ed il 25 Gennaio '58, il CAALE iniziò ad operare sulla nuova sede a livello Comando, ricevendo la prima visita ufficiale da parte del Gen. Liuzzi, pochissimi giorni dopo, il 10 Febbraio, mentre l'attività di volo iniziò a pieno ritmo, con il 12° Corso piloti quasi contemporaneamente.

Il successivo 4 Maggio del '58, sull'attiguo Aeroporto (che venne ribattezzato com'era successo anni prima a Monte dell'Oro "Campo di volo"), in un'atmosfera di viva emozione e di grande entusiasmo ed alla presenza delle più alte cariche militari fra cui il Capo di SMD, veniva consegnata nelle mani del Col. Muscarà la Bandiera di Istituto del CAALE, dopo la rituale benedizione del vessillo ad opera dell'Ordinario Militare, sancendo così solennemente l'ormai indiscutibile esistenza della componente aerea che la Forza Armata aveva vagheggiato da anni.

Il Comandante successivamente pronunciava le seguenti rituali parole:

"Ufficiali, sottufficiali, caporali e soldati. La religione ha ora benedetta la Bandiera che il Capo dello Stato concede al Centro. Noi giuriamo di conservarla in ogni occasione, con qualunque sacrificio nostro, e morire piuttosto che abbandonarla. Giuriamo tutti di difenderla fino all'ultima stilla del nostro sangue, per il servizio della Patria".

Indi, rimessa la bandiera al Ten. Ruggero Caniglia, alfiere del Centro, aggiunse: *"Questo simbolo dell'onor militare è a lei affidato nella certezza che ella lo custodirà anche a rischio della sua stessa vita".*

Al termine del successivo sfilamento dei mezzi aerei, il Capo di SME, come



10 Febbraio '58. Il Capo di SME, Gen. Liuzzi, in visita al CAALE di Viterbo accompagnato dal Col. Muscarà.

Lo schieramento del personale e mezzi del Centro nel giorno della cerimonia di consegna della Bandiera.



riportò il corrispondente di un quotidiano, "*....ricordate le forme di collaborazione che sempre si sono sviluppate fra Esercito ed Aeronautica, ha tratteggiato l'evoluzione cui sono stati soggetti i mezzi dell'AMI; essi, per le loro elevate velocità, non possono e non devono oggi assolvere i compiti di osservazione e di collegamento interessanti le unità terrestri. Di qui la necessità, peraltro sentita in passato, di dar vita all'Aviazione Leggera, dotandola di aerei ed elicotteri. Concludeva quindi il suo intervento ringraziando sentitamente il Capo di SMA e dichiarando esplicitamente che senza la importantissima ed insostituibile cooperazione dell'Aeronautica, nessun compito bellico potrebbe essere validamente assolto*".

Le parole pronunciate dal Capo di SME suonarono come una musica inebriante alle orecchie di piloti e specialisti inquadrati nei ranghi perché significavano che ormai indietro non si sarebbe tornati e che l'ALE avrebbe potuto soltanto progredire e crescere.

I compiti del Centro (che giustamente non aveva assunto la denominazione riduttiva di "Scuola" proprio per evidenziarne altresì l'attività di sperimentazione tecnico-operativa in campo aviatorio), oltre a quelli precedentemente menzionati, venivano ampliati ed ulteriormente definiti con l'aggiunta di:

- preparare al reimpiego in reparti di volo gli Ufficiali piloti osservatori che, per ragioni varie, siano stati sottratti per lungo tempo all'attività di volo;

- promuovere e condurre studi e prove pratiche comunque interessanti l'Aviazione Leggera dell'Esercito;

- concorrere, con l'Ufficio dell'Ispettore dell'Aviazione Leggera dell'Esercito, alla elaborazione di norme, regolamentazioni, etc., di interesse della Specialità.

L'organico dell'Ente era passato a 87 Ufficiali, 149 Sottufficiali, 205 truppa che operavano con 55 L 18C e 68 L 21B ed era articolato su:

- Ufficio OAIO che, per la parte specifica dell'addestramento comprendeva:
  . Sezione Addestramento e Studi;
  . Sezioni Istruttori di volo;
  . Sezione Istruttori Manutenzione,
- Ufficio Comando;
- Ufficio Amministrazione;

- Reparto Aereo;
- Reparto Comando.

Con successivo decreto del Presidente della Repubblica del 6 Luglio '60, fu concesso al Centro lo stemma araldico con il motto "*Vola - Osserva - Vigila*".

A distanza di 13 anni (nel '73), lo stemma avrebbe subito delle modifiche pittoriche ed il motto cambiato in "*Volat Agile Rapide Observat*" per essere ulteriormente aggiornato nell'effigie nel '87, uniformandosi in tal modo alla "standardizzazione" operata in ambito Forza Armata in tema di araldica.

Particolare importanza, nell'ambito dell'Ufficio OAIO, rivestivano due altre dipendenti Sezioni:

- *Sezione Standardizzazione del Volo*, i cui istruttori, attraverso degli esami di volo al temine delle fasi intermedie del corso di pilotaggio, garantivano l'applicazione dell'uniformità dell'insegnamento e valutavano il rendimento nell'addestramento al pilotaggio di ciascun allievo;

- *Sezione Studi ed Esperienze*, a cui era devoluto lo studio (coordinando al contempo analoghe attività dei reparti), la progettazione, la realizzazione pratica e l'effettuazione della sperimentazione a terra ed in volo dei materiali e delle attrezzature destinate ad incrementare le modestissime capacità operative dei velivoli, sia aerei che elicotteri. Nel '64 venne modificato l'organico del Centro con la creazione del *Reparto Corsi* che assunse in proprio il carico addestrativo relativo ai piloti di aereo e di elicottero nonché quello di entrambi i tipi di specialisti. Comandante del Reparto venne nominato il Magg. Alceo Bonini (già O.A.del 3° Corso del '41) che, ai tempi della costituzione dell'Aerocampo di Bracciano, aveva rivestito l'incarico di "Capo Nucleo Aviazione" comportante la responsabilità della disciplina del personale destinato al campo e della esecuzione dei lavori.

Si avvertì ben presto però, anche alla luce di alcuni gravi incidenti occorsi ad elicotteri, la necessità di inquadrare l'attività degli AB 47 in un sistema di sicurezza del volo collaudato dal Centro nonché di uniformare le modalità di esecuzione delle missioni di volo dell'ala rotante a quelle degli aerei leggeri e, in tale ottica, nell'Aprile-Maggio '58, si tenne a Viterbo (poco tempo dopo il trasferimento del Centro da Bracciano) il 1° Corso di addestramento all'osservazione ed all'impiego per Ufficiali P.E. mentre, dall'anno successivo, tutti i piloti già brevettati vennero progressivamente chiamati al CAALE per ricevere lo stesso addestramento.

Inoltre, nell'intento di apprendere dagli statunitensi come impiegare l'elicottero in campo tattico, nel Maggio del '58 il CAALE inviò il Cap. P.O. F. Lojacono negli Stati Uniti a frequentare il corso di pilotaggio presso la Scuola dell'US Army. Inoltre, con il nuovo compito di addestrare i piloti di elicottero all'esecuzione di missioni interessanti il campo dell'impiego, si sanciva l'ingresso dell'ala rotante nell'Aviazione Leggera affrancandola dalla gestione della Motorizzazione.





Le sperimentazioni con gli L 21B

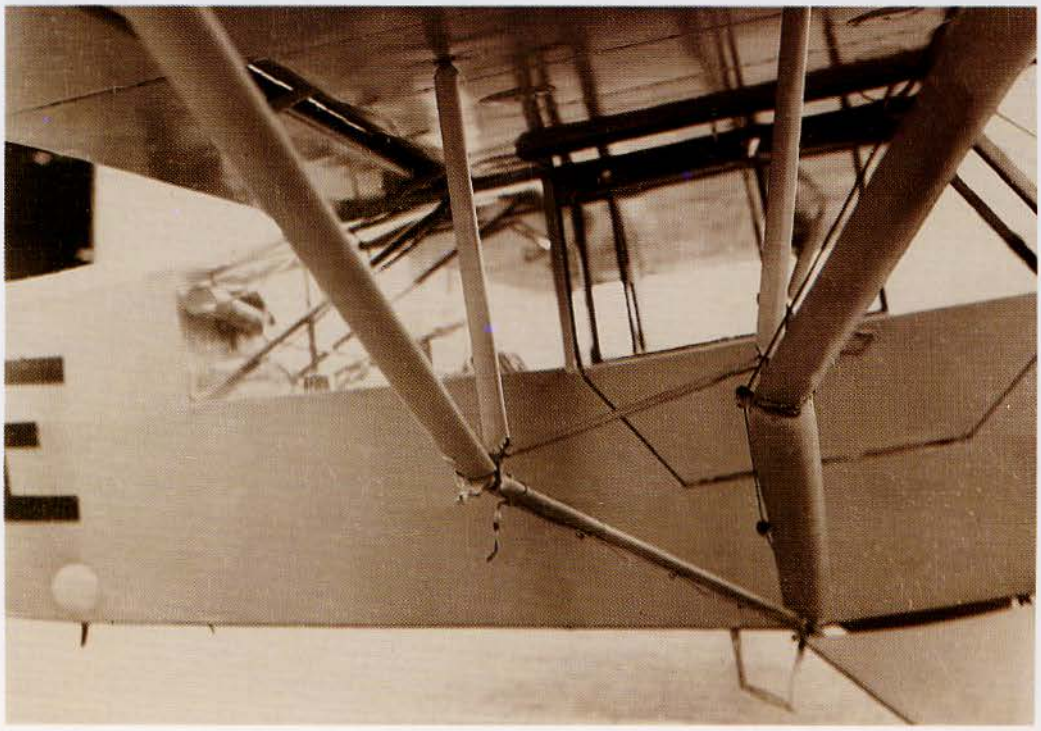
Venivano condotte al CAALE con un ardore ed entusiasmo da neofiti (talvolta anche al limite dell'incoscienza) e riguardavano molteplici adattamenti degli aerei che, volenti o nolenti, si vedevano adibiti a delle missioni aggiuntive a quella tipica dell'osservazione, ad imitazione di quelle effettuate da velivoli confratelli molto più robusti.

Non essendo i Piper sotto la giurisdizione tecnica dell'Aeronautica ma esclusivamente quella del Registro Aeronautico Italiano - RAI, non era molto difficile ottenere autorizzazioni all'impiego in volo di aerei adattati dalle fervide menti degli Ufficiali della Sez. Studi e degli specialisti-artigiani tuttofare loro collaboratori; uno dei malcapitati piloti interessati alle prove pratiche in volo di una di queste "esperienze", il Cap. Ciro

Sopra.
L'araldica del Centro negli anni '70.

Sotto.
E quella degli anni '80.





Sopra.
Un'installazione esterna per lo sgancio di un apparato radio portatile.

Sotto.
Come si presentava l'aereo del Cap. Sorrentino dopo l'atterraggio dal volo in cui gli si aprirono in volo i paracadute di frenaggio per lo sgancio dei carichi alari.

Sorrentino, ha il seguente ricordo: "*...Il velivolo doveva effettuare lancio materiali a mezzo paracadute con carichi sospesi sub-alari. Il Sottufficiale meccanico dell'aereo sistemò i due carichi sotto i montanti e venne con me in volo; in fase di decollo, a circa 150 piedi, sentii un forte strappo prima sotto l'ala destra e poi sotto l'ala sinistra, vidi i montanti deformarsi, privi dei carichi sub-alari, ed avvertii forti vibrazioni ed i classici rumori di rottura di metallo.*

Le due custodie del paracadute durante il volo si erano aperte ed i paracadute, gonfiandosi, avevano letteralmente strappato il cavo quando la coppiglia di sbloccaggio non era ancora stata azionata. Stavo perdendo le due ali! D'istinto ridussi la velocità al limite di stallo e, rendendomi conto che le vibrazioni diminuivano, rinunciai all'atterraggio d'emergenza fuori campo. Volando ai limiti del sostentamento e virando lentamente solo di pedale, riuscii a rientrare in pista ed atterrare; fermato il velivolo ai bordi della pista, mi volsi indietro per chiedere al Sottufficiale mio compagno di ventura, come cavolo aveva sistemato i due carichi. Non gli chiesi nulla, era bianco in viso e quasi svenuto.

A terra fu poi constatato che oltre i 2/3 della sezione dei montanti posteriori erano strappati ed i montanti anteriori avevano subito strappi per circa 1/2 della sezione.

L'incidente era stato causato da errata sistemazione dei carichi sub-alari.....".

Un altro esempio di questi studi fu condotto per dotare il velivolo di un serbatoio contenente una certa quantità di cloridrina che, al contatto con l'aria fuoriuscendo da appositi spruzzatori, si trasformasse in vapore e che quindi stendesse delle cortine nebbiogene a pochi metri dal suolo per celare alla vista del nemico le proprie truppe.

Anche in questo caso, ci mancò poco che il suo pilota si accoppasse perché durante un volo di prova, mentre era in finale, il malfunzionamento di una valvola innescò il prodotto che riempì di una spessa nube di vapore l'abitacolo di pilotaggio costringendo ad un atterraggio "alla cieca" e semiasfissiando il malcapitato.

L'esigenza di avere un aereo adatto ad atterrare su strisce non preparate comportava la disponibilità di un carrello d'atterraggio particolarmente robusto (cosa che l'L 21B non sempre possedeva) ed idoneo ad essere impiegato su terreni sassosi o fangosi. Si pensò quindi di valutare uno speciale carrello con cingoli tubolari che il Conte Giovanni Bonmartini aveva a lungo provato agli inizi di quegli anni '50; venne attrezzato l'aereo I-EIHT ed il Cap. Gentile effettuò le prime prove sull'aeroporto dell'Urbe, che si conclusero con una capottata. Ebbe maggior fortuna il Cap. Valente, adottando una diversa tecnica di atterraggio.

Il peso e l'ingombro aerodinamico dei cingoli ne sconsigliarono tuttavia l'adozione e la cosa finì così.

Un ben più impegnativo programma di sperimentazione riguardò in particolare la trasformazione del cruscotto originale dell'L 21B, prevedendo l'aggiunta di un certo numero di strumenti: girodirezionale, orologio, variometro, temperatura testa cilindri, vuotometro, onde rendere l'aereo idoneo all'addestramento al volo notturno od in assenza di visibilità (pomposamente chiamato volo strumentale).

Della trasformazione di una quindicina di velivoli (in buona parte per il CAALE e qualche esemplare per le SAL) se ne occupò il Centro Studi ed Esperienze della Motorizzazione ed i risultati furono positivi al punto che, a partire dal '62, vennero impiegati regolarmente nella fase finale dei corsi piloti, quando fu introdotta la fase strumentale che prevedeva il rilascio di una apposita "carta strumentale ridotta".

Lo svolgimento di queste attività di volo "d'avanguardia", comportarono inoltre per l'intera flotta di aerei un evento tecnico che si può ben definire di portata storica e che rappresentò il primo di molti passi sulla strada della professionalità aviatoria, consistente nell'adozione di un apparato radio ricetrasmittente di bordo in VHF/AM (Very High Fequency/Amplitude Modulated).

Fino a quei giorni infatti, gli aerei impiegati per l'addestramento basico si servivano per le comunicazioni terra-bordo-terra dei segnali luminosi delle torri di controllo fatti con le lampade Salmoiraghi e le segnalazioni permanenti di terra, mentre i velivoli impegnati in missioni operative con le truppe usavano gli stessi ricetrasmettitori dei reparti (R 300 per la fanteria e AN-PR/G 8-9 per corazzati ed artiglieria).

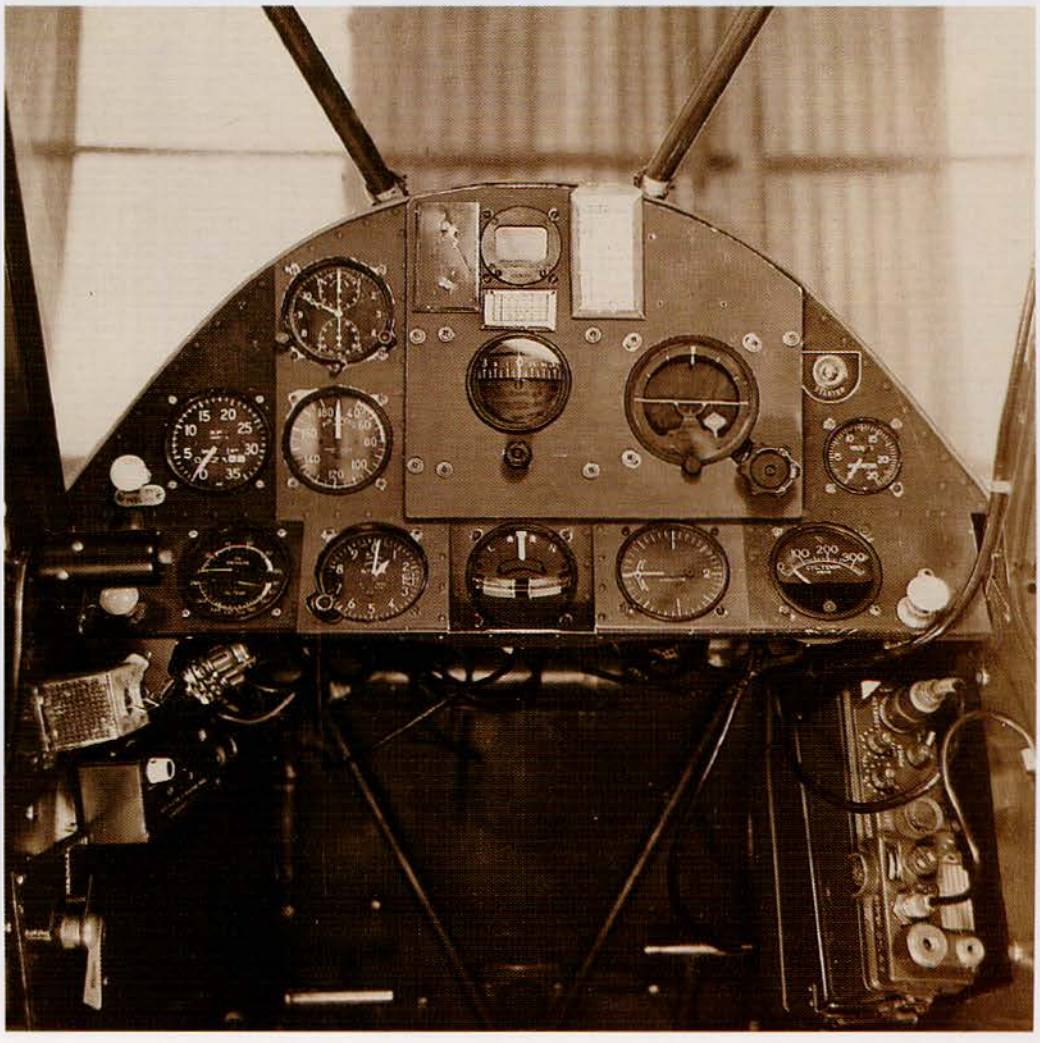
Su alcuni aeroporti maggiormente frequentati da parte dell'ALE e che non ammettevano traffico sprovvisto di radio di bordo, era stata installata una di queste radio "tattiche" sulla frequenza di 38.55 Mc/s e gli equipaggi che prevedevano di atterrare su uno di questi campi dovevano specificare chiaramente sul piano di volo questa particolare esigenza. L'apparato radio VHF adottato fu il "Gemelli" a 10 canali quarzati e l'installazione dei complessivi nonché le antenne fu effettuata dai RRALE.

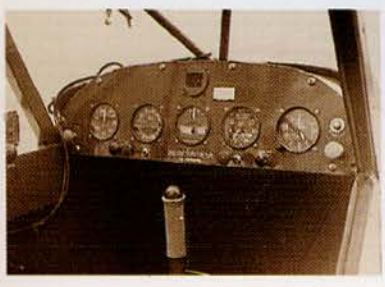
Più tardi, anche la radio tattica in VHF/FM (Frequency Modulated) ricevette una miglior installazione a bordo (raggiungibile dal pilota anteriore e non più solo da quello sistemato sul sedile posteriore), con un riposizionamento dell'antenna sotto una delle due semiali e venne infine installato l'impianto interfonico che poneva finalmente fine ai problemi di comprensione a bordo dei velivoli fra i due componenti l'equipaggio.

Siccome "l'appetito vien mangiando", i cervelloni della Sezione Studi ed Esperienze del Centro installarono sperimentalmente anche una seconda radio tattica a bordo con la quale si sarebbero potuti collegare due reparti a terra che non erano in grado di comunicare fra di loro, per le asperità del terreno o perché operanti su fre-

Sotto.
Il cruscotto strumenti dell'L 21B.

A fianco.
Il cruscotto dello stesso aereo dopo l'installazione della strumentazione aggiuntiva per il volo strumentale.





quenze diverse, facendo da ponte radio in volo. Sul risultato di queste prove è preferibile stendere un velo pietoso poiché, all'atto pratico, se di per se è già difficile far comunicare tra di loro due apparati, figuriamoci metterne d'accordo quattro.

L'adozione delle radio diede un forte impulso all'attività di volo perché schiudeva ai piloti la possibilità di avventurarsi su quegli aeroporti dove fino a quel momento non era stato possibile operare in quanto sprovvisiti di FM, aumentando al contempo la sicurezza nella navigazione e nei rientri "a casa" con tempo brutto sfruttando le procedure VDF/Homer o interpellando le stazioni meteo per conoscere i bollettini.

L'allenatore strumentale AN.T.18

L'importanza che veniva assegnata alla preparazione dei piloti al volo strumentale ed al conseguente volo notturno, fu evidenziata nel '59 dall'acquisizione per il CAALE, di quattro esemplari dell'allenatore strumentale AN.T.18 (anche noto come "Link trainer", dal nome del suo ideatore) che vennero ceduti dal Ministero Difesa Aeronautica all'Esercito.

L'allenatore strumentale permetteva agli allievi in addestramento di familiarizzarsi con il pilotaggio di un aereo con il solo ausilio delle indicazioni fornite dagli strumenti



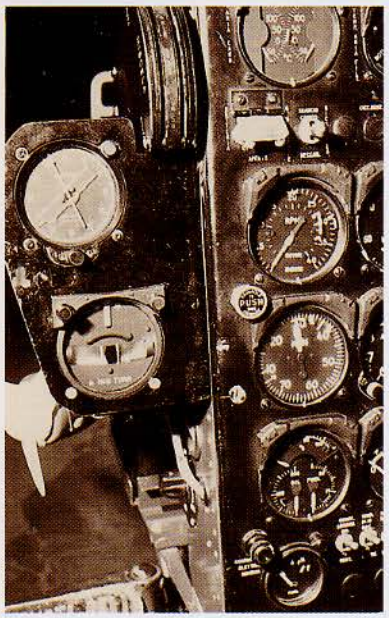
A sinistra.
La vetrina nella quale è conservato l'AN.T.18 al Centro di Viterbo.

Sotto.
L'AN.T.18 ripreso al Centro di Viterbo impiegato per l'addestramento al volo strumentale.

Nella pagina a fianco, in alto.
Gli strumenti aggiuntivi al cruscotto degli Agusta Bell 47 G 3B erano la girobussola ed il virosbandometro.

In basso.
Un'applicazione ausiliaria al AB 47 G2 era costituita da due barelle chiuse ed applicate alle traverse dei pattini d'atterraggio.





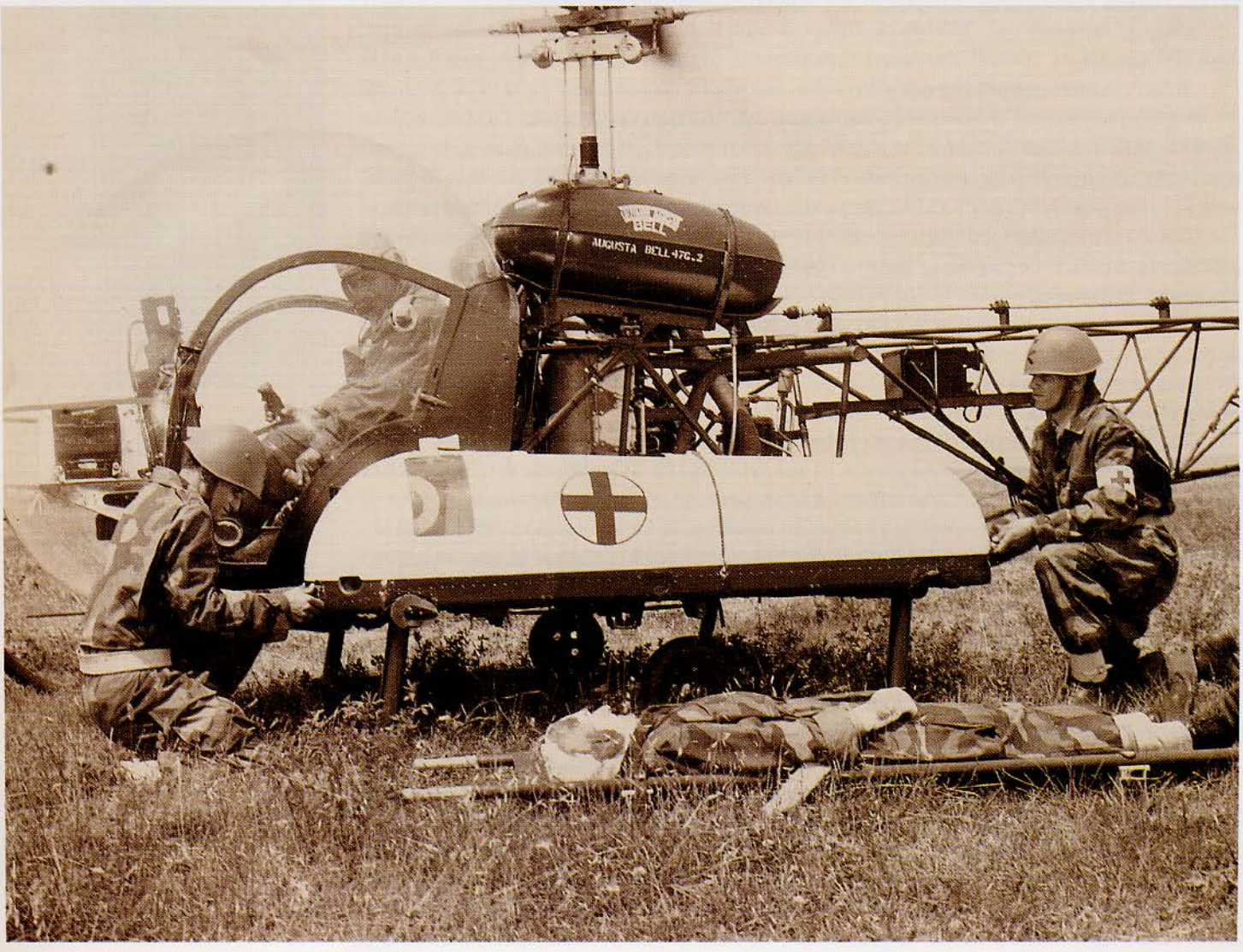
tramite un simulacro di cabina monoposto di pilotaggio, priva di visibilità con l'esterno, e collegata via radio con il tavolo di comando di un istruttore per gli esercizi di radio-navigazione. Il Link trainer, a quei tempi, era un ausilio istruzionale di prima classe se si considera che la nostra compagnia di bandiera, l'Alitalia, aveva in uso gli stessi tipi di simulatori per l'addestramento dei propri equipaggi.

Per la familiarizzazione con l'impiego e la manutenzione delle due cabine e per addestrare i successivi istruttori, vennero appositamente abilitati alcuni Sottufficiali m.a.l. ed Istruttori di volo del Centro presso il Deposito AMI di Torricola presso Roma.

Le sperimentazioni con gli elicotteri

Così come i piloti di L 21 B avevano cercato in tutti i modi di accrescere le possibilità di impiego dei loro modesti velivoli escogitando tutta una serie di installazioni supplementari, anche i loro colleghi elicotteristi piloti di 47 G e J, si diedero da fare per offrire delle missioni più impegnative e che sfruttassero giustamente le differenti caratteristiche del mezzo ad ala rotante da quello convenzionale.

Innanzitutto, si intervenne sulla strumentazione di volo che, essendo veramente



ridotta all'essenziale sui due modelli di velivolo soprattutto come indicazione dell'assetto laterale, venne integrata con l'aggiunta di un virosbandometro elettrico ed una girobussola che erano ritenuti indispensabili per condurre il pilotaggio in volo notturno con un minimo di indicazione sugli assetti dell'elicottero.

Vennero inoltre condotte diverse esperienze e furono messe a punto le tecniche per effettuazione di:

- trasporto feriti in barelle esterne;
- trasporto carichi in cestelli esterni;
- installazione macchina fotografica in cestelli esterni;
- trasporto cani da valanga in contenitori laterali;
- stendimento linee telefoniche;
- irrorazioni;
- ponte radio, ecc..

L'esperienza più interessante e, se vogliamo più eccitante per dei militari (che con i Piper avevano dovuto rinunciare loro malgrado e a malincuore), fu però quella di armare gli elicotteri. I tipi di armamenti a cui ci si avvicinò e per i quali si effettuarono adattamenti strutturali (che al giorno d'oggi farebbero rabbrividire qualsiasi moderno Ufficiale specialista per la disinvoltura con la quale venivano applicate modifiche non propriamente autorizzate alle macchine), furono essenzialmente di tre tipi:

- mitragliatrici;
- lanciarazzi;
- missili controcarro filoguidati.

Per le mitragliatrici si ricorse alle Browning cal 7.62 mm che venivano installate, una per lato, sulle traverse dei pattini di atterraggio corredate dalle cassette munizioni, poste anch'esse all'esterno. Tale armamento ebbe un certo successo perché per anni rappresentò l'unica possibilità per l'ALE di proporsi come vettore aereo di un sistema d'arma.

I lanciarazzi erano costituiti invece da due "bazooka" da 88 mm fissati anch'essi all'esterno mentre per i missili furono sperimentati i controcarro francesi SS 11 ed i Mosquito britannici.

In linea generale tuttavia gli elicotteri non riuscivano ancora ad imporsi sugli aerei ed i loro piloti venivano guardati con un po' di sufficienza dai loro colleghi P.O. che si ritenevano i veri depositari del volo per l'Esercito e li consideravano dei "cugini di campagna" a cultura incompleta.

Una indiretta conferma di questa subordinazione dell'ala rotante all'ala fissa in termini di impiego apparve, sotto forma di un articolo, su di un numero della Rivista Militare del '58 a firma del Capo Ufficio Add.to del CAALE, il Cap. Gennaro Piccolo. Il tema dibattuto era duplice: poteva l'elicottero assolvere le stesse missioni affidate all'aereo leggero e quale poteva essere il futuro ordinamento degli elicotteri in ambito ALE ?

Al primo interrogativo la risposta era: *"....l'elicottero è in grado di assolvere, come l'aereo leggero ed in molti casi anche meglio, la maggior parte delle missioni richieste"*. Per il secondo quesito, dopo una serie di valutazioni e considerazioni, si giungeva alla conclusione *"...che l'elicottero, nella sua versione attuale, non sia destinato in un prossimo futuro a sostituire l'aereo leggero perché, per il momento, si oppongono motivi di ordine economico quali l'elevato costo di acquisto e di esercizio, la difficile e complessa manutenzione richiesta dal mezzo, il maggior consumo di carburante rispetto all'aereo leggero ed altri motivi di carattere tecnico-pratico. Mentre l'aereo leggero ha una quota di tangenza che permette il suo impiego a favore dei reparti alpini anche al disopra dei 3000 metri, l'elicottero trova limitazioni superando i 1500 metri. Il pilotaggio dell'elicottero comporta per il pilota uno sforzo ed un'attenzione superiori all'incirca dell'80% rispetto a quello richiesto dall'aereo leggero e, nell'assolvimento delle missioni di osservazione, il pilota solo in determinate circostanze favorevoli e*

per brevi periodi, può distrarsi per consultare carte o documenti, per osservare o per prendere appunti. Infine, la limitata autonomia può pregiudicare l'esito di missioni a lunga durata. Si può concludere, anche ai due interrogativi posti, che la soluzione ideale del problema sarebbe la costituzione di reparti d'aviazione leggera misti con piloti dell'Esercito intercambiabili e con criteri d'impiego simili a quelli previsti dalla Circolare 7200. L'avere equipaggi intercambiabili, offrirebbe l'indiscutibile vantaggio della unità d'indirizzo nella preparazione dei piloti, i quali sarebbero addestrati alla stessa scuola, e della possibilità, da parte del comandante di reparto misto di decidere, a seconda della missione, quale dei due tipi di velivolo impiegare."

Lette a distanza di pochi anni tali considerazioni si rivelarono quasi profetiche in quanto, a partire dal '63, vennero creati appunto reparti misti ed i piloti di elicottero vennero addestrati al CAALE ricevendo anch'essi la qualifica di Piloti Osservatori e lo stesso distintivo di merito.



Il Colonnello Francesco Muscarà, Comandante del CAALE ed Ispettore dell'ALE.

La creazione dell'Ufficio dell'Ispettore dell'ALE

Il 25 Gennaio '59, a fronte della rapida espansione avuta dalla Specialità ed intravedendo chiaramente lo sviluppo che si avrebbe avuto nell'immediato futuro, venne istituita la carica di Ispettore dell'ALE e venne costituito, in seno ed alle dirette dipendenze dello SME, il relativo Ufficio dell'Ispettore basato su di una "Prima Sezione", e con un organico di 5 Ufficiali, 4 Sottufficiali e 3 civili.

Tale Ispettorato, venne ritenuto dai vertici dell'AMI come "fuorilegge" poiché in contrasto con il menzionato provvedimento ordinativo del Gennaio '31 in base al quale l'Ispettore dell'Aviazione per l'Esercito doveva essere un Ufficiale (Generale di Brigata) dell'Arma Azzurra.

Ma era ormai troppo tardi per tornare indietro e, anche se il "boccone amaro" non venne digerito tanto facilmente, la posizione dello SMA si "ammorbidì" parecchio e la realtà venne infine accettata. Il Colonnello Muscarà assunse la carica di Ispettore, mantenendo contemporaneamente anche il comando del CAALE (tranne un breve periodo nel quale cedette la direzione del Centro al Ten. Col. O.A. - 19° Corso del '38 - Bruno Paoletti), ed alternandosi fra Viterbo e Roma.

La Scuola A.M. di Alghero

In concomitanza con l'attuazione di questo primo atto di "crescita" della Specialità anche la formazione basica dei piloti di aereo venne finalmente "militarizzata", con l'abbandono delle prestazioni dell'AeroClub di Roma a favore della Scuola Velivoli Leggeri che l'AMI creò appositamente sull'aeroporto di Alghero e che divenne operativa con il 13° Corso P.O., a partire dal 2 Marzo '58.

Il Sergente m.a.l. F. Crucianelli partecipò agli inizi di questa attività e così rivive l'evento: "*...il 4 Novembre '57, al termine delle celebrazioni militari rievocative della Vittoria della I G.M., partimmo da Monte dell'Oro con 12 L 18C ed altrettanti specialisti, più un L 21B dotato di radio AN/PRC-9 e raggiungemmo l'aeroporto di Pisa dove procedemmo allo smontaggio delle semiali dei velivoli, che sarebbero stati caricati a bordo dei C 119 della 46ª Aerobrigata per il loro trasferimento ad Alghero. Il nostro arrivo a Pisa fu del tutto inatteso da parte dei padroni di casa perché eravamo giunti prima degli ordini relativi e ci vollero parecchi giorni, anche per il cattivo tempo, prima che fossimo 'traghettati' nell'isola sarda. All'arrivo ad Alghero Fertilia riassemblammo gli aerei e qui sorse il problema del*







A sinistra.
Gli L 18C impiegati dalla Scuola di Alghero per l'addestramento dei piloti dell'Esercito.

In alto.
Il Macchi 416 impiegato per il volo strumentale.

Sotto.
Il distintivo della Scuola di Alghero.

loro collaudo in volo, cosa per la quale i piloti dell'A.M., che avrebbero dovuti impiegarli come istruttori, non erano autorizzati non essendo i nostri degli aerei con immatricolazione militare. Il problema venne risolto con l'arrivo da Viterbo di due piloti del CAALE, i Capitani Valente e Monti che effettuarono i voli previsti e consegnarono gli L 21 B alla Scuola....".

Venne creata anche la figura dell'Ufficiale ALE di collegamento (il primo fu il Cap. Monti) che si sarebbe occupato della parte disciplinare del personale frequentatore e del coordinamento delle attività di volo. In seguito, agli L 18C si aggiunsero anche alcuni L 21B con i quali si iniziò a svolgere attività di volo notturno. Nei corsi immediatamente successivi, si affrontò anche il problema del volo strumentale per il quale furono impiegati i Macchi 416 in dotazione alla Scuola. Per i già brevettati, onde allineare il loro "standard" professionale a quello dei nuovi P.O., si iniziarono dei Corsi appositi (a decorrere dal Febbraio '61 con il 1° Corso Strumentale), ai quali venivano inviati i piloti dei reparti di volo impiegando, oltre all'L 21B anche il Macchi 416.

L'attività della Scuola di Alghero proseguì ininterrottamente per molti anni fino al '72 quando, con il 32° Corso P.O., venne chiusa dall'AMI trasferendo all'aeroporto di Latina il carico dell'adddestramento iniziale.

Piloti di aereo e piloti di elicottero

L'immissione di elicotteri sempre più numerosi nei ranghi dell'organizzazione comportò un aumento della richiesta di nuovi piloti di ala rotante per cui si pensò bene di abilitare al pilotaggio i già brevettati P.O..

Si assistette in questa circostanza ad uno strano fenomeno che vale la pena ricordare per la sua peculiarità e che fece discutere animatamente i già piloti di elicottero ed i colleghi aspiranti tali nelle lunghe ore passate al circolo durante le giornate di tempo brutto. In pratica l'interrogativo che si poneva era il seguente: "*per fare un buon pilota di elicottero è preferibile brevettare un novizio o un pilota d'aeroplano?*". Secondo alcuni infatti si sosteneva (non senza una sottile punta di gelosia),

che il pilota di aeroplano, ormai "viziato" dal mezzo con cui volava, mal si sarebbe adattato ad una macchina completamente diversa e che, perdipiù, non disponeva neppure della famosa "pallina" per la coordinazione durante le virate.

La domanda non doveva essere oziosa od interessata perché la stessa AMI aveva considerato il problema tant'è che sul periodico aeronautico ALATA, nel Novembre '61, l'articolista così si esprimeva: "*Che cosa ci vuole per fare un pilota di elicottero? È utile o inutile sapere pilotare un aeroplano? Queste due domande sono ancora molto diffuse tra la massa dei piloti ad ala fissa, rispetto ai quali i piloti di elicottero costituiscono numericamente una minoranza. Secondo l'esperienza della Scuola di Frosinone, che l'AMI gestisce anche per le altre FF.AA,. il buon pilota d'aeroplano è buono anche in elicottero. L'AMI manda a questa Scuola solamente piloti che abbiano almeno 1000 ore di volo, esperienza dimostratasi praticamente sufficiente per un agevole cambio di specialità, anche temporaneo; non vi sono limiti di età, ma indubbiamente i giovani riescono meglio degli anziani, anche perché si affidano pienamente all'istruttore e s'impongono un'autodisciplina più rigorosa. Nella prima parte dei corsi di volo (18-20 missioni) progrediscono pressoché alla pari i piloti ed i non piloti; in seguito, l'esperienza dell'aviatore prende il sopravvento tanto che nel corso normale il pilota AMI consegue l'abilitazione operativa, che invece per il personale delle altre FF.AA. formerà oggetto di un corso successivo.*".

E si proseguiva con queste argomentazioni dimostrando che un non pilota delle altre FF.AA. impiegava 120 giorni per apprendere quello che ad un pilota AMI riusciva in 100 giorni e così via di seguito per le ore di volo e le lezioni teoriche.

Queste conclusioni erano valide ovviamente (se ci si concede la maliziosa considerazione) solo per i "veri" piloti (AMI) e non per quelli dell'Esercito visto e considerato che per questi ultimi il programma del corso era lo stesso che per i loro colleghi "vergini".

Comunque sia, soprattutto dal Centro di Viterbo, sempre più numerosi piloti di aereo transitarono per Frosinone ed al loro ritorno divennero istruttori di elicottero senza subire nessun trauma o decadimento professionale.

Il bilancio del primo decennio di attività

Il 9 Giugno '62, alla presenza del Capo di SME, Generale di Corpo d'Armata Giuseppe Aloia, veniva solennemente celebrato al CAALE il decennale di attività dell'ALE con una grande cerimonia militare.

Nel suo discorso celebrativo il Col. Muscarà, Ispettore dell'ALE, tracciava il bilancio lusinghiero di quei dieci anni di vita che si riassumeva in poche cifre significative: 46 Sezioni Aerei Leggeri, 2 Reparti Elicotteri, 2 Reparti Riparazioni costituiti, oltre 400 piloti e 500 meccanici addestrati, circa 250.000 ore di volo effettuate dalla Scuola e dai Reparti Operativi.

Un commosso ricordo veniva altresì tributato alla memoria dei 22 caduti che nel corso del periodo considerato avevano immolato le loro giovani vite al servizio della Specialità. Un elicottero a turbina Agusta Bell 204 B, affluito a Viterbo per gentile concessione della Ditta Agusta e di prossima immissione nei ranghi dell'Aviazione Leggera dell'Esercito, completava l'esposizione dei mezzi aerei.

In margine alla cerimonia, il Corriere Militare del 15 Giugno '62 così commentava: "*....É interessante seguire una giornata di attività del Centro Addestramento Aviazione Leggera dell'Esercito. Sul suo Campo di Volo, sin dalle prime luci del mattino si alza festosa la voce dei motori, risvegliati dal sonno della notte dalle premurose mani degli specialisti i quali, con minuziosa attenzione, controllano i velivoli per prepararli ad un'altra giornata di intenso lavoro. Sono sempre gli*

stessi fedeli, pazienti velivoli che, in molti anni, hanno visto sfilare una lunga schiera di allievi, li hanno accolti nella loro fusoliera, hanno bonariamente sopportato le incertezze e le rudezze dei principianti, sono stati testimoni di ansie, di preoccupazioni e di gioie, hanno ascoltato, sino alla noia gli interventi degli istruttori, sono stati infine partecipi muti della felicità di un giorno conclusosi.

Giungono intanto, ed a volte ancora avvolti dalle nebbie del primo mattino, istruttori ed allievi per dirigersi alle aule destinate all'addestramento degli specialisti o nelle sale ove il capo degli istruttori di volo impartisce gli ordini, assegna le missioni, fissa i termini dell'addestramento. E poi, indossati la combinazione di volo, il casco ed il paracadute, è uno sciamare allegro verso i velivoli che attendono ormai pronti alla nuova fatica. Ma fatica è anche per gli istruttori ed allievi; fatica congiunta ad entusiasmo, a volontà di apprendere, a gioia del volo. Ecco un susseguirsi di decolli che la torre di controllo disciplina attraverso gli interventi vigili di un Ufficiale di servizio; gli apparati radio diffondono gli ordini, aerei ed elicotteri si dirigono verso le zone di addestramento o circuitano intorno al campo in un susseguirsi ben ordinato e chiaramente pianificato.

Intanto, nelle aule didattiche altri seguono le lezioni teoriche, ma invidiano i colleghi che spaziano nel cielo pregustando le prossime ore nelle quali si abbandoneranno i banchi per sostituirli con i più benvoluti seggiolini di una fusoliera. E così tutto il giorno. Il tramonto color di rosa, i monti, la piana, il campo di volo; i velivoli ritornano in file allineate al loro posto, gli specialisti li circondano nuovamente per l'ultimo controllo e li riforniscono preparandoli per il nuovo giorno che verrà. Ma per gli allievi non è ancora giunta l'ora del riposo. Occorre dedicare alcune ore allo studio poiché l'indomani riserva sempre interrogatori, compilazione di questionari od esami.

Questa in sintesi l'attività quotidiana del Centro che ha tenuto nel suo grembo la nascente Aviazione Leggera dell'Esercito e che ora continua ad alimentarla con un lavoro metodico e silenzioso, attraverso la appassionata ed entusiastica dedizione di tutto il personale nella consapevolezza delle responsabilità affidate e degli impegni assunti".

Un L 21B della SAL SCUTMEC di Pontecagnano.



CAPITOLO IV

LO SVILUPPO

Il secondo decennio

Nel '62, l'ALE entrava nel suo secondo decennio di esistenza e, superata ormai la fase di "dentizione", si avviava rapidamente verso la "adolescenza".

In ambito nazionale, dalle Alpi alla Sicilia, non vi era esercitazione delle truppe terrestri nella quale i velivoli ad ala fissa ed ad ala rotante dell'Esercito non facessero la loro comparsa testimoniando sempre più attivamente l'esistenza di questa dinamica Specialità. Al contempo però si avvertiva inevitabilmente che, con i modesti mezzi aerei a disposizione, l'offerta che l'ALE poteva presentare era ben modesta e la sua consistenza era pressoché marginale.

Fu pertanto deciso a livello di Stato Maggiore di valutare l'opportunità di fornirsi di velivoli più moderni che consentissero l'esercizio del volo a livello aeronautico più professionale, e non essenzialmente sportivo, capaci di fornire quelle prestazioni che in termini di impiego venivano richieste in maniera sempre più pressante dalla modernizzazione tecnologica delle truppe di terra. Nell'ambito dei materiali, sulla base di considerazioni di natura politica ed industriale, ci si orientò in diverse direzioni:

- l'aggiornamento della linea aerei, acquisendo dall'Esercito Statunitense un lotto di 44 aerei leggeri da osservazione *Cessna L 19 E "Bird dog"*;
- il potenziamento della linea elicotteri, ordinando alla Ditta Agusta di Cascina Costa 48 elicotteri multiruolo, chiamati più frequentemente di "uso generale", *Bell model 204 B* a turbina e prodotti su licenza a partire dal '61.
- la valutazione di altre macchine ad ala fissa più moderne (*Pilatus Porter, Dornier 27A* ed *AL 60C*) rispondenti in particolare alle esigenze della III Brigata Missili ed il cui impiego primario era visto nell'ottica del lancio paracadutisti. Questa ultima esperienza trovò una fiera opposizione da parte AMI, per i noti motivi di limitazione di peso in quanto i velivoli presi in esame superavano tutti i famosi 1500 kg, per cui non se ne fece più nulla privilegiando in tal modo l'ala rotante per la quale, come è stato detto in precedenza, non esistevano vincoli di tal genere.

Il Cessna L 19E

Con l'introduzione dell'L 19E, si voleva fornire ai volenterosi P.O. un velivolo operativo moderno, anche se in un numero che non avrebbe interamente rimpiazzato la dotazione degli L 21B, che permettesse di operare con sicurezza e professionalità maggiori sia nell'ambito dei collegamenti radio sia nella navigazione aerea e che potesse continuare ovviamente ad operare sui campi non preparati in simbiosi con i reparti terrestri.

Del nuovo tipo di velivolo, iniziarono ad arrivare nel tardo '62 alla stazione ferroviaria di Porta Romana di Viterbo i cassoni contenenti i primissimi degli esemplari assegnati (fusoliere di nuova costruzione e motori revisionati di velivoli che avevano fatto la Corea) e che furono montati dai m.a.l. del CAALE sotto la guida di un Sottufficiale ame-



ricano. Una mezza dozzina di velivoli rimasero al Centro per le transizioni dei piloti mentre i rimanenti furono assegnati l'anno successivo ai neocostituiti RAL, ricevendo "finalmente" le coccarde tricolori ed una numerazione progressiva di fusoliera da E.I.-1 ad E.I.- 44. La formazione dei primi piloti avvenne a Viterbo con due istruttori americani (un Capitano ed un "Chief Warrant Officer", una specie di Sottufficiale). Per la verità, un istruttore del Centro, il Cap. Ferruccio Lupetti, era stato per tempo inviato negli USA per essere addestrato al pilotaggio del nuovo velivolo, ma al suo rientro in Italia, il brevetto non gli fu riconosciuto valido e dovette rifare tutto d'accapo.

Con l'introduzione in servizio del nuovo aereo, vale la pena di ricordare aneddoticamente l'invidia profonda che cominciarono a nutrire i piloti di "papero" nei confronti dei loro fortunati colleghi che facevano la transizione sul nuovo aereo "metallico" (che non aveva cioè il rivestimento in tela come l'L 21).



L'Agusta Bell 204 B

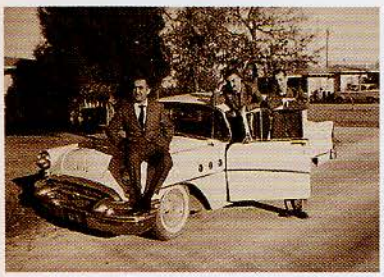
Ben più importante dal punto di vista tattico-operativo invece era il "salto di qualità" che la categoria dei piloti di elicottero avrebbe potuto compiere nel disporre di una macchina che era, in quel momento, al vertice della gamma di tale tipo di velivolo e che, grazie alle sue prestazioni in termini di carico trasportato, poteva allineare il nostro Esercito con quelli occidentali più moderni.

Per acquisire la necessaria esperienza per l'impiego del nuovo mezzo, nell'ottica di "impara da chi ne sa di più", vennero inviati negli Stati Uniti, sul finire del '62, quattro

Sopra.
Il Cessna L 19E 'Bird dog' fu assegnato all'ALE nei primissimi anni '60.

In alto.
I velivoli giungevano a Viterbo imballati dentro cassoni di legno e qui assemblati.





Sopra.
I tre P.O. inviati negli USA per essere addestrati al pilotaggio del Bell 'Model 204'; da sinistra a destra, Castiello, Valente, Giannetti.

In alto.
Il Cap. Giannetti durante l'addestramento negli States.

istruttori del Centro ALE (Cap. G. Giannetti, Cap. E. Valente, Cap. V. Castiello e, in un secondo tempo, il Ten. S. Amadio) per la frequenza del corso elicotteri basico (preceduto da un "rinfresco" della lingua americana presso la base USAF di S. Antonio-Texas), effettuato presso una società civile a Mineral Wells, Arizona, ed il successivo passaggio sull'UH-1 (il Bell Model 204) alla Scuola di Fort Rucker-Alabama.

Per quanto riguarda invece il passaggio macchina sull'AB 204 in campo nazionale, così ci testimonia ancora Anunzio Celaschi: "*...dal 4 Marzo '63, ho fatto, assieme al Magg. Lojacono, al Magg. Martinengo ed al Serg. Magg. Lovat, il passaggio sull'AB 204 B a Cascina Costa. Istruttori il C.te Lancia e il C.te Mascolo. Il corso è terminato il giorno 11 Aprile ed abbiamo fatto tutto l'addestramento con i primi due elicotteri dell'Esercito: il MM 80201 ed 80202. Il 12 Aprile '63 li abbiamo portati a Viterbo facendo scalo a Pisa per il rifornimento. Dal 18 Maggio al 25 Giugno '63, abbiamo fatto a Viterbo un corso per 'istruttore di volo' con il Capitano Harold Ramey, dell'US Army, il quale aveva il compito di scegliere fra noi quattro un istruttore che avrebbe addestrato i successivi piloti.....*".

La numerazione attribuita a questa categoria di velivoli andava da E.I.-201 ad E.I.-248. L'arrivo del nuovo elicottero e le notevoli possibilità che offriva per applicazioni militari, stimolò la fantasia dei "cervelloni" della Sezione Esperienze del Centro che si buttarono a capofitto in una serie numerosa di studi e sperimentazioni che comprendevano:

- impiego del verricello laterale esterno per il sollevamento di barelle;
- installazioni di armamenti: mitragliatrici, cannoni, lanciarazzi e lanciamissili controcarro (SS 11);







A fianco.
Nella seconda metà degli anni '60 l'AB 204B era impiegato anche per i Corsi di ardimento durante i quali si effettuavano frequenti 'discese a corda doppia'.

In alto.
I primi AB 204B destinati all'Esercito e pronti al ritiro sul piazzale della Ditta Agusta di Cascina Costa.

In basso.
Una delle prime esercitazioni svolte sul Poligono di Monteromano nel '64 vide la partecipazione di un AB 204B armato con lanciarazzi da 80 mm.

- semina mine antiuomo ed anticarro;
- allestimento "VIP" per trasporto di personalità;
- installazione di macchina fotografica, ecc..

Nel contesto dell'acquisizione del nuovo elicottero, che montava una turbina da 1000 HP della Rolls Royce inglese, vi è un particolare interessante che vale la pena riportare per sottolineare l'attenzione con la quale le FF.AA. seguivano gli sviluppi tecnologici. Lo stesso tipo di turbina dell'elicottero veniva a quel tempo installato su di un veicolo a cuscino d'aria (meglio noto come "hovercraft" e denominato dalla casa costruttrice SRN.6) di cui la MMI decise di sperimentarne un esemplare per un possibile impiego nella Laguna veneta a favore del Reggimento Lagunari "Serenissima". Non essendo disponibile personale della Marina addestrato, in quanto non erano ancora stati introdotti gli AB 204B nell'Aviazione Navale ed in considerazione delle difficoltà nel pilotaggio del veicolo e di impiego di tale propulsore, venne chiesto all'ALE di impiegare due piloti istruttori per l'effettuazione delle prove. Fu così che il Cap. F. Calì ed il Sergente C. Bellocchio del Centro vennero addestrati alla condotta del veicolo, ottenendo il relativo brevetto navale e, nell'estate del '70, furono svolte sperimentazioni con un esemplare del mezzo anfibio nel golfo tarantino per conto della Forza Armata. L'esperimento si rivelò eccessivamente costoso per cui fu abbandonato poco tempo dopo.

Dal punto di vista tecnico, l'introduzione dell'elicottero ebbe un impatto a dir poco traumatizzante sull'attività degli specialisti che, con i motori a pistoni fino a quel tempo gestiti, avevano preso una solida familiarità e confidenza.

La complessità del motore a turbina Rolls Royce "Gnome" e soprattutto il controllo computerizzato (con relativi "capricci" dell'impianto dovuti il più delle volte all'umidità dell'aria esterna) della sua alimentazione del combustibile, dettero non pochi grattacapi ad Ufficiali e Sottufficiali della branca tecnica che si videro costretti a tornare sui banchi di scuola per studiare i concetti innovativi che l'introduzione dell'elettronica avevano comportato.

Il contributo all'Aviazione Commerciale

Con l'aumentare del numero dei piloti in servizio e con la "presa di coscienza" delle vaste possibilità di impiego che si aprivano nel campo aeronautico commerciale, ben più remunerative, si diffuse in quegli anni la tendenza, favorita dall'aumento allettante della richiesta da parte delle Compagnie di navigazione aerea nazionali, a lasciare il servizio attivo per intraprendere la carriera di pilota di linea.

Come ricorda il Cap. S. De Benedetti, P.O. e P.E., che seguì questa strada: *"...tutto cominciò nel '58 quando tre 'temerari', Cuochi, Spugnini ed Ivaldi, tentarono con molte esitazioni e preoccupazioni, di dare alla loro recente esperienza di P.O. una prospettiva verso più elevati livelli di professionalità, di continuità aviatoria e, perché no?, di gratificazione economica. Furono criticati, biasimati, bollati come voltagabbana e traditori ma anche, confessiamolo, invidiati. In realtà, solo l'Esercito era a quel tempo assente dal mercato del lavoro aereo, mentre già dalle altre Forze Armate si manifestava un massiccio esodo verso più redditizie occupazioni. Nonostante la...'leggera'... preparazione di base dei nostri piloti, grazie ad un impegno che veniva anche stimolato dalla preoccupazione di non sfigurare di fronte ai colleghi provenienti dall'Aeronautica e dalla Marina, essi superarono tutti i gradini necessari per raggiungere le qualificazioni richieste: brevetto di pilota di 3° grado, corso macchina, addestramento in volo, ecc., per passare poi, dalla qualifica di 2° Pilota a quelle di 1° Ufficiale ed infine di Comandante. Qualifiche che i nostri piloti conseguirono, come si dice in termini militari, 'in prima valutazione'. Dopo di loro,*

tanti altri (105 per l'esattezza) li seguirono e tutti furono apprezzati per la loro professionalità, a dimostrazione che il perfezionismo richiesto nel pilotare gli aerei leggeri dai programmi addestrativi del CAALE era una base valida quanto altre per raggiungere gli elevati standards richiesti dalle Compagnie Aeree...".

I piloti di elicottero non furono da meno e si ebbe un considerevole numero di giovani Sottufficiali che, negli anni che seguirono, lasciarono l'ALE per impiegarsi in società di lavoro aereo, mentre tre Ufficiali istruttori di volo furono assunti dalla Ditta Agusta come collaudatori.

Anche in questa attività, si ebbe un notevole tributo di vittime di incidenti mortali, soprattutto con gli elicotteri, a testimoniare che i rischi che si correvano nell'ambito del lavoro aereo non erano di certo inferiori a quelli dell'impiego militare.

La ristrutturazione del 1963

Nel campo degli aerei leggeri, la distribuzione del materiale di volo alle SAL ed ai RAL aveva portato ad una vasta diffusione su scala nazionale delle forze a disposizione ma aveva altresì "polverizzato" la flotta dei velivoli in innumerevoli piccoli reparti di volo il cui carico operativo risultava infimo nel corso dell'anno. Da più parti ci si chiedeva pertanto se non era giunto il momento di meglio ridistribuire le risorse e le forze e, in tale contesto, il Cap. P.O. Renato Verna, dalle pagine del "Notiziario" (bollettino a cadenza trimestrale che veniva pubblicato a cura del CAALE) già alla fine del '58 aveva espresso queste considerazioni: "*....Durante le recenti esercitazioni svolte dalla Divisione 'Trieste', abbiamo avuto occasione di far parte per oltre un mese di un reparto misto di formazione (4 aerei Piper e 4 elicotteri Agusta Bell) posto a disposizione del VI Corpo d'Armata e di operare in seno al reparto stesso. Le missioni svolte in tale periodo da velivoli leggeri e da elicotteri in stretta cooperazione fra di loro, mentre hanno posto in risalto pregi e difetti dei due mezzi, hanno per contro anche suffragato le già note possibilità di 'complementarità' dell'un mezzo con l'altro, specie nell'ambiente di media ed alta collina o di bassa montagna, ove le G.U. di fanteria sono chiamate ad operare. Sorge anche un secondo quesito: è veramente utile la distinzione attualmente esistente tra Sezioni Aerei Leggeri assegnate all'artiglieria, con compiti strettamente limitati alle esigenze di tale arma, e Sezioni Aerei Leggeri assegnate ai comandi di G.U. e destinate invece ad operare con le restanti unità non di artiglieria? Ed inoltre (altro quesito conseguente al primo) è veramente redditizia, sia dal punto di vista tattico che logistico, la netta distinzione di dipendenza organica e d'impiego delle Sezioni nell'interno di una G.U.? In una recente esercitazione per quadri singoli, il Comandante di un Reparto Aerei Leggeri di un Reggimento di artiglieria da campagna ebbe occasione di far rilevare come nello specifico caso in esame (D.F. in azione difensiva in a.a.), fossero valutabili in circa 25 o 26 gli aerei leggeri impiegati nel settore Divisionale (e nella realtà non sarebbero certo di meno) e come essi avessero, in forza all'attuale ordinamento, ben quattro diverse dipendenze d'impiego e logistiche: Comando C.A., Comando D.F., C.A.D. e R.C.B. operanti sul davanti del settore. É facile arguire come ciò vada a scapito dell'economia di impiego del personale e dei mezzi e come l'attività di ciascuna delle Sezioni non possa essere chiaramente inserita in un ben preciso e definito quadro d'azione....*".

E qui proseguiva esaminando la struttura dell'Aviazione dell'Esercito americano e concludeva ipotizzando la creazione di un "Gruppo di Aviazione Leggera nell'ambito della Divisione di fanteria" che avesse in unica gestione i mezzi aerei necessari alla Grande Unità. Particolare non trascurabile era anche quello relativo ad una considerazione riguardante il personale, perché bisognava tenere in debito conto che i giovani Tenenti e Capitani di pochi anni prima (anche in virtù dei vantaggi di carriera che erano stati stabiliti

per i Piloti Osservatori e che avevano loro abbreviato la permanenza nel grado rispetto ai colleghi d'arma) erano diventati ufficiali superiori e quindi spettava loro un comando adeguato e non più una semplice Sezione. L'idea che si fece quindi strada in seno allo Stato Maggiore fu quella di un accentramento, determinato da motivi di economia ma anche funzionali e logistici, e di assegnarne le forze rimodellate in linea generale alle Grandi Unità o ad Enti particolari, sopprimendo definitivamente i reparti di volo dei Reggimenti.

A partire dal primo semestre del '63 pertanto, l'organizzazione dell'ALE ricevette una prima sostanziale trasformazione assumendo progressivamente una nuova fisionomia basata inizialmente su:

- **REPARTI AVIAZIONE LEGGERA - R.A.L.**, generalmente alle dipendenze dei Corpi d'Armata, delle Divisioni, delle Brigate e composti da:
  . Sezioni Aerei Leggeri - S.A.L., dotate degli L 21 e degli L 19;
  . Sezioni Elicotteri da Ricognizione - S.E.R., dotate di AB 47 G-3B/B1 ed AB 47 J.

- **SEZIONI AEREI LEGGERI - S.A.L.**, con soli L 21B, per Enti particolari.

Contemporaneamente, la modifica intrapresa si interessò anche all'ala rotante, in particolar modo riguardo agli AB 204, e vennero creati dei Reparti costituiti unicamente da elicotteri di uso generale, alle dipendenze dei Comandi superiori, e che vennero così modellati:

- **REPARTI ELICOTTERI DI USO GENERALE - R.E.U.G.**:
  . I REUG a disposizione dello S. M.E.;
  . III REUG per il Comando del III CA;
  . IV REUG per il C.do del IV CA Alpino (per trasformazione del 2° R.E.);
  . V REUG per il Comando del V CA. (per trasformazione del 1° R.E.);

- **SEZIONI ELICOTTERI DI USO GENERALE - S.E.U.G.**:
  . Brigata Paracadutisti;
  . Brigata Missili;
  . Comando Militare della Sardegna.

Nella tabella che segue, sono riportati nel dettaglio i RAL costituiti:



Personale e mezzi del RAL 'Centauro' schierati sull'Aerocampo di Vercelli.

REPARTI AVIAZIONE LEGGERA

N.	R.A.L.	Dipendenza	Dal	Al	Base
1	III	C.do III C.A.	12.08.63	15.02.76	Milano
2	IV	C.do IV C.A.	01.03.63	19.01.76	Bolzano
3	V	C.do V C.A.	01.03.63	31.12.75	Casarsa
4	VI	C.do VI C.A.	01.03.63	28.10.71	Parma
5	VII	C.do Truppe Carnia Cadore	20.12.63	01.12.75	Udine
6	XXX	C.do Des. III Armata	20.12.62	19.02.76	Padova
7	Mantova	C.do Div. f. 'Mantova'	28.10.62	12.05.76	Udine
8	Legnano	C.do Div. 'Legnano'	01.04.63	16.07.72	Bergamo
9	Centauro	C.do Div. Cor. 'Centauro'	01.03.63	15.02.76	Vercelli
10	Ariete	C.do Div. Cor. 'Ariete'	01.03.63	01.01.76	Casarsa
11	Friuli	C.do Div. 'Friuli'	01.03.63	31.01.76	Firenze
12	Gran. di Sardegna	C.do Div. 'Gran. Sardegna'	01.03.63	31.03.76	Roma
13	Folgore	C.do Div. 'Folgore'	01.03.63	31.03.76	Treviso
14	Cremona	C.do Div. f. 'Cremona'	01.03.63	30.10.75	Torino
15	Pozzuolo del Friuli	B.ta 'Pozzuolo del Friuli'	01.03.63	29.02.76	Udine
16	SCUTCOR	Scuola Truppe Corazzate	15.03.62	09.10.71	P.Cagnano
	SCUTMEC	Scuola Truppe Meccanizzate	10.10.71	31.12.75	P.Cagnano
17	Taurinense	C.do B.ta alp. 'Taurinense'	10.04.63	01.02.76	Venaria
18	Tridentina	C.do B.ta alp. 'Tridentina'	10.03.63	01.02.76	Dobbiaco
19	Orobica	C.do B.ta alp. 'Orobica'	13.07.65	19.01.76	Bolzano
20	Cadore	C.do B.ta alp. 'Cadore'	15.12.66	01.02.76	Belluno
21	Julia	C.do B.ta alp. 'Julia'	16.09.64	01.02.76	Udine
22	Paracadutisti	C.do B.ta Paracadutisti	21.07.67	15.02.76	Pisa
23	XIII GRACO	C.do B.ta Missili	15.07.62	14.09.74	Verona
24	CMS	C.do Militare Sardegna	01.02.70	15.02.76	Cagliari
25	SMALP	Scuola Militare Alpina	01.08.71	01.06.76	Aosta
26	Trieste	C.do Div. 'Trieste'	29.10.71	01.02.76	Bologna
27	Aosta	C.do B.ta 'Aosta'	01.03.72	09.03.76	Catania
28	Pinerolo	C.do B.ta 'Pinerolo'	14.03.74	01.10.75	Bari
		C.do B.ta 'Pinerolo'	02.10.75	31.12.75	P.Cagnano

Tuttavia, il riordinamento richiese diversi anni di modifiche e successivi aggiustamenti, fino a ricevere un ultimo definitivo assetto con la disposizione del 12.6.71 emessa da SME - Ordinamento dove, nelle tabelle organiche dell'A.L.E., era previsto che un R.A.L., a seconda della dipendenza, potesse essere costituito da:

- 1 S.A.L. e 1 S.E.U.G.;
- 1 S.A.L. e 1 S.E.R.;
- 1 S.A.L. e 1 S.E.R. e 1 S.E.U.G.;
- 2 S.E.R.;
- 2 S.A.L..

Nel frattempo, l'Ufficio Aviazione Leggera, responsabile della branca tecnico-logistica, emanava le direttive riguardanti i contrassegni di identificazione da applicare ai velivoli dell'ALE (si era finalmente riusciti a "militarizzare" gli L 18 ed L 21) con immatricolazione militare, assegnando ad aerei ed elicotteri in dotazione organica, o di ipotizzata entrata in servizio, un numero progressivo come riportato dalla tabella che segue:

Aerei	da	a	Elicotteri	da	a
L 19E	1	50	AB 47G2	1	10
L 18C	51	100	AB 47J	11	22
L 21B	101	350	AB 47J-3B	23	24
a disposizione per aerei leggeri	351	500	Aer Lualdi 59	25	
a disposizione per aerei di uso generale	501	550	AB 47G-3B	26	75
			a disp. per elc. da ricognizione	76	200
			AB 204B	201	250

Con le stesse disposizioni riguardanti l'assegnazione delle numerazioni, vennero impartite le istruzioni per l'applicazione sui velivoli degli stessi distintivi di reparto previsti per gli automezzi del rispettivo comando di GG.UU., e per la mimetizzazione, con la colorazione prevista dallo STANAG 3088 per aerei ed elicotteri da ricognizione e dallo STANAG 3087 per i 204B, secondo le direttive emanate dall'MDA -DGCA.

La numerazione assegnata, con il passare del tempo e con l'assegnazione di nuove macchine, non venne rispettata rigorosamente, ma vennero di volta in volta impartite disposizioni diverse.

Le prime esercitazioni importanti

Con questo nuovo modello organico e grazie soprattutto ai nuovi elicotteri di uso generale disponibili, l'ALE iniziò a partecipare, questa volta non più come semplice comparsa ma come comprimaria, alle esercitazioni a livello nazionale che l'Esercito organizzò nel corso della seconda parte degli anni '60 per mostrare agli alleati occidentali la propria affidabilità come membro della NATO.

L'evento che fece conoscere ed apprezzare gli AB 204 a tutti gli addetti ai lavori (militari o giornalisti) fu l'esercitazione "Corazza Alata", svoltasi il 24 Giugno '63 sul poligono militare del greto del Tagliamento, alla presenza del ministro della Difesa Andreotti e del Capo di SME Aloja.

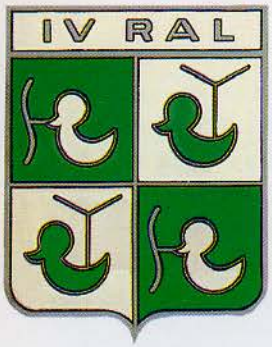
In tale occasione, vennero provate in addestramento per la prima volta le nuove Brigate "standard" (corazzata, meccanizzata e paracadutisti) che rimpiazzavano le precedenti Divisioni, allineandosi al livello NATO.

Sotto.
La dislocazione delle Unità ALE dopo il riordinamento del '63.



Nel novero di queste esercitazioni, un risalto particolare va riservato alla manovra denominata "Croda Rossa", che si svolse nell'ambiente dolomitico dal 21 Gennaio al 6 Febbraio '65 concludendosi alla presenza delle massime autorità militari nazionali, del ministro della Difesa francese e di alcuni Ufficiali statunitensi.

Il noto giornalista Cesare Falessi, sulle colonne del periodico "Ala Rotante" (edito dalla Ditta Agusta) così descriveva l'evento: "*....Si è trattato di una esercitazione intesa a dimostrare l'efficienza dei reparti che impiegano le macchine ad ala rotante; il tema della manovra prevedeva l'attacco di un complesso tattico a livello compagnia contro un nemico debolmente organizzato. Prendevano parte alla dimostrazione vari reparti delle nostre Forze Armate: unità della Brigata Alpina 'Tridentina', il Battaglione alpini 'Aosta' ed un raggruppamento di elicotteri composto da 27 AB 204-B e da 4 AB 47 G-3. Tra le autorità italiane erano presenti il Ministro della Difesa on.le Andreotti, il Gen. Rossi capo di S.M. Difesa, il Generale Aloja Capo S.M. Esercito, il Generale Ciglieri C.te IV C.A., il Generale Muscarà Ispettore dell'ALE. Come zona dell'esercitazione era stata scelta la località di Prato Piazza nella zona dolomitica della Croda Rossa, a Nord di Cortina. Qui, dopo un intervento degli aviogetti dell'A.M. con bombe, napalm e razzi, gli elicotteri iniziavano la loro atti-*


IV RAL


V
RAL


VII
RAL


XXX RAL


RAL MANTOVA


R.A.L. LEGNANO


RAL
GRANATIERI




RAL POZZUOLO DEL FRIULI


RAL SCUTMEC


ral
CADORE


XIII GRUPPO


REPARTO AVIAZIONE LEGGERA

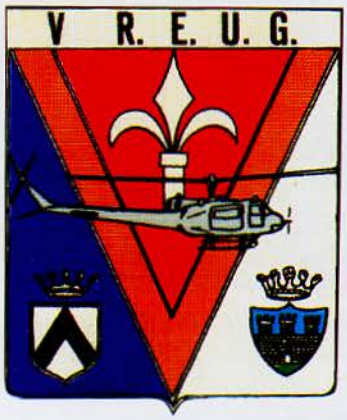

RAL TRIESTE


RAL PINEROLO


RAL
SC.MIL.ALPINA

















Nella pagina a fianco.
Alcuni degli scudetti in uso sulle combinazioni di volo degli equipaggi di RAL.

In questa pagina.
Alcuni degli scudetti in uso sulle combinazioni di volo degli equipaggi del REUG, dei RRALE, del REM e del CAALE.

vità a sostegno del gruppo tattico che, dopo l'impiego della compagnia di rincalzo, aveva esaurito la capacità offensiva e non riusciva a proseguire l'attacco. Gli AB 204-B trasportavano sul luogo d'impiego la riserva del gruppo tattico completamente equipaggiata mentre i 4 AB 47 G3-B sgomberavano i feriti per mezzo di barelle esterne; a questi elicotteri leggeri era anche affidato un altro compito, quello di fornire adeguata scorta ai multiruolo impegnati nel trasporto truppe. Per questo motivo erano stati armati con due mitragliatrici Browning cal. 7.62 mm poste ai lati della cabina di pilotaggio. Col progredire dell'azione del raggruppamento tattico si rendeva necessario lo spostamento in avanti delle basi di fuoco e dello schieramento di artiglieria. Per l'attuazione di questo compito intervenivano ancora una volta i 204-B divisi in due aliquote: la prima provvedeva all'elitrasporto dei mortai da 120 mm con personale e munizioni, mentre la seconda effettuava invece una brillante operazione spostando in avanti una sezione di obici da 105/14. Per l'attuazione di questa fase della manovra bastavano 5 elicotteri che si ripartivano il compito come segue: il primo elicottero trasportava il Nucleo Comando della sezione d'artiglieria; il secondo e terzo elicottero trasportavano i serventi e le munizioni, queste ultime appese al gancio baricentrico sotto la fusoliera in apposite reti di nylon ed infine, il quarto e quinto elicottero trasportavano, sempre appesi al gancio, i due obici della sezione. L'impiego sapientemente manovrato delle macchine ad ala rotante risolveva con rapidità le difficoltà del complesso tattico, consentendogli di riprendere l'attacco e concluderlo felicemente in breve tempo. Dopo la conclusione della manovra le personalità che avevano assistito venivano trasferite, così come era già avvenuto all'arrivo, all'aeroporto di Aviano con gli stessi elicotteri impegnati nell'esercitazione, che potevano quindi fornire una ulteriore prova della loro polivalenza e della grande flessibilità d'impiego.....".

É di questi anni anche la prima partecipazione ALE ad attività fuori dai confini nazionali quando, nella primavera del '67, il RAL del IV Corpo d'Armata di Bolzano fornì tre AB 47 G-3B1 e relativi equipaggi in rinforzo al Battaglione "Susa" della Brigata alpina "Taurinense", per la prima delle esercitazioni "Winter

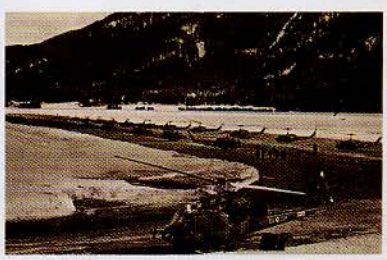
Nella pagina a fianco, in alto.
L'attività sul campo di Volo di Viterbo agli inizi degli anni '60.

In basso.
L'ispettore dell'ALE in una delle sue frequenti visite ai Reparti con piloti e specialisti dell'AB 204B; da sinistra a destra, Serg.ti Magg.ri Lo Zito e Celaschi, Cap.ni Giannetti e Valente, Gen. Muscarà, Ten. Amadio, Serg.ti Magg.ri Lovat e Testa.



A sinistra.
Il Presidente della Repubblica, Segni, il Ministro della Difesa, Andreotti, ed il Capo di SME, Aloja, alla manovra 'Corazza alata' del '63.

In basso.
Lo schieramento degli AB 204B partecipanti all'esercitazione 'Croda Rossa' sull'aerocampo di Dobbiaco.







Express" NATO in ambito AMF in Norvegia. Degli stessi anni, non va dimenticato l'impiego che fu richiesto agli elicotteri del IV Corpo d'Armata in occasione delle esigenze di Ordine Pubblico che il fenomeno del terrorismo anti-italiano in Alto Adige richiedeva.

Il Comandante del RAL di Bolzano, Cap. G. dell'Isola Molo, così rievoca questo periodo di particolare emergenza: "*....eravamo impegnati con tre elicotteri AB 47 G-3B1 e tre equipaggi per il periodo alba-tramonto. Un equipaggio era normalmente in volo, uno a terra di pronto intervento con ordine di decollo in pochi minuti ed uno reperibile pronto alla sostituzione dell'equipaggio allarmato. I piloti di elicottero in forza al Reparto erano tre. Alba-tramonto d'estate significa impegno dalle primissime ore del mattino fino a tarda sera, tutti i giorni comprese le feste comandate.*

Un lavoro encomiabile e durissimo....".

Ad una SER del IV REUG vanno ascritti i primi soccorsi in alta montagna per i quali l'AB 47 G-3B1 "Superalpino" in dotazione, con la sua potenza maggiorata dall'installazione di un compressore al motore, garantiva una possibilità di intervento decisamente migliorata rispetto al precedente AB 47 G-3 che aveva sostituito i precedenti AB 47G2 da pochi anni.

Il quotidiano "Alto Adige" di Bolzano dell'11 Marzo '64 così descriveva uno di questi interventi di soccorso: "*.....poco dopo le 16, la nostra corrispondente da Cortina recapitava un messaggio di soccorso al Comando del IV Corpo d'Armata la cui risposta all'appello era generosa ed immediata. La persona da soccorrere era un giovane alpinista polacco precipitato dalla parete dopo che alcuni chiodi della cordata a cui partecipava si erano staccati. Il tempo indispensabile per predisporre due elicotteri al volo e per scaldarne i motori, quindi i velivoli partivano per Cortina dove iniziavano in serata il trasporto di uomini del soccorso alpino e materiale di salvataggio fino alla base della Cima Ovest di Lavaredo. La notte fu trascorsa dai soccorritori al rifugio Auronzo e l'indomani alle 7.30 l'infortunato fu avvistato, raggiunto e rifocillato; le sue condizioni sono gravi e necessita di essere trasportato quanto prima all'ospedale. Frattanto i due elicotteri (uno pilotato dal Cap. Aldo Viscione e l'altro dal M.llo Franco Piras) effettuano una prima ricognizione: è evidente che quanta più strada riusciranno a risparmiare agli uomini che trasportano il ferito tanto maggiori saranno le possibilità che questi giunga a valle ancora in vita. L'impresa non è facile e la perlustrazione si protrae, tanto che poco prima delle 9 gli elicotteri, scaricati uomini e materiali debbono puntare su Dobbiaco per fare rifornimento di carburante. Frattanto le guide in parete hanno predisposto la più straordinaria pista di atterraggio che sia mai stata usata: una cengia della parete, a 70 metri dalla vetta. Qui hanno issato il ferito, hanno pulito la neve. Si tratta di giocare di precisione nelle condizioni più avverse: siamo a quota 2.973 metri, dove la densità dell'aria offre un appiglio ridotto alle pale degli elicotteri ed in più spira un vento fortissimo. Il Cap. Viscione ed il M.llo Piras, entrambi sullo stesso elicottero, decidono di provare: si avvicinano alla parete guidati dalle segnalazioni fumogene di una guida. Quattro tentativi vanno a vuoto: al quinto un pattino del carrello si posa sulla cengia senza riuscire neppure ad aderirvi tutto. La coda ed il rotore sporgono nel vuoto, le pale girando sfiorano la roccia: con sangue freddo e perizia straordinaria i due piloti proseguono nell'operazione. In un turbinare di neve e ghiaccio le guide strisciano fino alla carlinga trasportando delicatamente il corpo del giovane polacco che viene sistemato nella barella esterna dell'elicottero. Quindi il velivolo si stacca. É fatta!: l'eccezionale intervento è durato 25 lunghissimi minuti.....*".

L'attività dei Reparti Elicotteri Uso Generale

I tre REUG operativi, il I a Viterbo, il IV a Bolzano ed il V a Casarsa, dettero inizio ad un'attività, di giorno in giorno più intensa, che avrebbe fatto conoscere sempre più l'Aviazione dell'Esercito ai reparti terrestri ed alla popolazione.

In aggiunta ai normali impieghi militari, nel contesto dell'impiego a favore della popolazione, non vi era occasione, lieta o dolorosa, in cui i "204" non facessero la loro apparizione sulle prime pagine dei quotidiani o nelle notizie dei telegiornali. In particolare, era stata diramata dai Comandi Centrali la disposizione che giornalmente un mezzo con relativo equipaggio fosse in "allerta" per aderire ad eventuali richieste delle Prefetture o delle Autorità Sanitarie per trasportare civili che necessitassero di urgenti ricoveri in nosocomi.

Proprio in quest'ultimo caso è interessante ricordare che vi furono in quei tempi numerosi episodi in cui il commentatore TV etichettasse come "elicottero dell'Aeronautica" o, peggio ancora!, dei "Carabinieri", un velivolo targato E.I. che comparisse sul piccolo schermo durante un servizio filmato relativo ad un salvataggio od altra impresa del genere. Che sia vero o no, da quel momento furono date precise disposizioni in merito ed apparve a chiare lettere la scritta "ESERCITO" applicata sulle fiancate di tutti i mezzi (compresi gli L 21B!) in modo che non vi fossero possibilità di confusione sull'organizzazione di appartenenza dei velivoli.

Il lavoro intenso svolto dai tre Reparti in determinate occasioni dimenticava momentaneamente il "cipiglio" operativo ed assumeva dei risvolti molto più familiari, come in varie occasioni della Festa dell'Epifania quando l'elicottero diveniva l'insolita "scopa" della vecchina tanto amata dai piccoli.

Una corrispondenza apparsa su "*Ala Rotante*" del '66 così ricostruiva quella giornata: "*.... a Casarsa, provincia di Udine, sede di un importante Presidio militare, c'è anche un grande aeroporto dell'Esercito che opera alle dipendenze del V Corpo d'Armata. Vi prestano servizio: il V Reparto Elicotteri di Uso Generale al comando del Ten.Col. Martinengo, il Reparto Aviazione Leggera dell'Ariete,*



Piloti e Specialisti del IV REUG di Bolzano nel '65; in piedi, da sinistra a destra: Mar.lli Vitale, Martis, Gravina, Cap. D'Alessio, Mar. Padoani, Magg. del Pretaro, Mar.lli Lovat e Brescia, Ten.ti Squarciafico, Borra, Galbiati e Giancristofaro; seduti, da sinistra a destra: Mar.lli Orlandi, D'Alessandro, Giovannetti, Malerba, Olivo, Passeri, Miggiano, Gebbia.



I velivoli del V REUG sul Campo di Casarsa.

comandato dal Magg. Boarini ed il Nucleo Servizi Aeroportuali al comando del Ten. Col. Scalcetti. Oltre ad operare nell'ambito delle attività di carattere militare, gli elicotteri dell'aeroporto si sono resi protagonisti di numerose imprese di soccorso nelle tragiche circostanze delle sciagure abbattutesi nella zona di Udine e Pordenone. Ci piace ora segnalare la parte suggestiva che tale mezzo ha avuto nella ricorrenza della Befana, nella simpatica manifestazione organizzata dai dipendenti dell'aeroporto il 6 Gennaio per il diletto dei loro ragazzi. Una settantina di bambini stava in ansiosa attesa della Befana che non arrivava mai! Ma che si sia dimenticata?, dicevano alcuni. Ma ecco però un lontano rombo nel cielo! Ecco apparire un elicottero che dopo alcuni minuti si posa sulla pista e da una delle porte scende finalmente la vecchietta curva lasciando intravedere alle sue spalle tanti e tanti doni. Quale gioiosa sorpresa per i piccoli e, diciamolo pure, anche per i loro genitori che partecipavano con compiacimento al diletto dei loro pargoli. Ogni pacchetto aveva un nome e la Befana, con la sua voce un po' stanca ed arrochita li chiamò uno per uno e consegnò a tutti il dono preferito. Poi risalì sull'elicottero fatato e s'allontanò, salutata dalle mani protese dei bambini lieti di aver finalmente visto con i loro occhi la Befana.....".

Mentre l'impiego sempre più frequente dell'AB 204 faceva acquistare maggior credito alle offerte ALE nell'ambito di quel concorso aereo che più tardi si sarebbe chiamato "aeromobilità", dalle linee di montaggio dell'Agusta di Cascina Costa iniziavano ad uscire i primi esemplari del suo fratello maggiore, l'AB 205, che la Forza Armata, ormai convinta assertrice dell'indispensabilità del mezzo aereo, aveva commissionato in ben 105 esemplari che iniziarono ad essere consegnati dalla seconda metà del '65 ed ai quali fu assegnata una numerazione di fusoliera dall'E.I-249 all'E.I-354.

L'Agusta Bell 205

Nelle memorie storiche del Centro ALE del '65, nell'elencazione delle attività svolte nell'anno considerato, si può leggere una breve nota: "*Dal 12 Luglio al 5 Agosto, ha avuto luogo presso la Ditta Agusta in Cascina Costa un corso di manutenzione sul nuovo tipo di elicottero AB 205B. Vi hanno partecipato 1 Ufficiale e 6 Sottufficiali del CAALE*". Con questa laconica registrazione si memorizzava un avvenimento che nella vita della Specialità era destinato a lasciare un segno indelebile perché è grazie a questa macchina, su cui l'Esercito ha potuto contare con la stes-

A fianco.
I primi tre AB 205 destinati all'Esercito sul Campo di Cascina Costa prima del ritiro.



Sotto.
Equipaggi e velivoli schierati sul Campo di Volo di Viterbo in occasione della celebrazione del 17° anniversario di costituzione dell'ALE.



sa confidenza e fiducia che gli alpini hanno riposto per decenni sui muli, che centinaia di aviatori hanno effettuato missioni operative spazianti dalle zone artiche della Norvegia alle savane del Mozambico, passando per le pianure desertiche della Namibia e le vette dell'Himalaia, dalle rovine di Beirut alle capanne di Mogadiscio, per non dimenticare i ghiacciai delle Alpi o i boschi in fiamme della Sardegna.

Se mai un giorno i piloti di tutto il mondo si siederanno attorno ad un tavolo per decidere di costruire un monumento all'elicottero, sceglieranno all'unanimità il "205" anche per esprimergli la gratitudine di averli fatti volare per migliaia di ore senza mai porre loro dei problemi. Il primo Reparto ALE che li ebbe in dotazione fu la neo costituita SEUG della Brigata Paracadutisti "Folgore", basata sull'aeroporto di Pisa S.Giusto, a partire dal 1 Luglio '66 ed al cui comando fu posto il Cap.P.O. Aldo Mangione.

La maggiore capacità di carico e le superiori prestazioni del nuovo elicottero, non più afflitto da alcuni inconvenienti legati alla motorizzazione dell'AB 204, permise all'ALE di mettersi al passo con le Aviazioni degli Eserciti più progredite in campo occidentale. Queste capacità militari venivano sottolineate da un articolo a firma Ettore Feliciani, che appariva sulla rivista delle Forze Armate italiane nel luglio '68, dal titolo significativo: "*Un perfetto trapianto senza azioni di rigetto*", nel quale si riconosceva pubblicamente la raggiunta maturità della Specialità, cosi come risultava dalla cronaca della celebrazione del 17° anniversario della sua costituzione avvenuta a Viterbo il mese precedente.

L'articolista cosi si esprimeva: "*L'Aviazione Leggera dell'Esercito ha festeggiato poche settimane fa il XVII anniversario della sua costituzione. Il suo Centro Addestramento di Viterbo, che è la casa madre di quest'ultima, in ordine di tempo, Specialità dell'Esercito, offrì per quella ricorrenza un saggio a così elevato livello tecnico che, a parte le novità dei numeri, non verrà certo dimenticato da chi ebbe la ventura di assistervi, al corrente od all'oscuro che fosse del particolare lavoro che svolge il Centro di Viterbo, nonché dei compiti ormai di pertinenza esclusiva ed insostituibile dei 'Piper' e degli elicotteri. Il saggio fu ricco di spunti e di trovate davvero eccellenti. Quando, per esempio, sulle vivaci note dell'ouverture della Cavalleria Leggera di Franz Suppè, gli elicotteri AB 47-G3 apparvero alla vista del pubblico che gremiva le tribune ai bordi del campo di Viterbo, ed iniziarono di lì a poco un sorprendente carosello a tempo di musica, i presenti con lo sguardo levato al cielo rimasero quasi interdetti in un'ammirazione stupita. Gli elicotteri, a coppie, seguivano un percorso ondulato, su invisibili montagne russe, alzandosi ed abbassandosi in un'altalena ritmica, girando su se stessi con grazia come in una danza, spostandosi nel tempo e con una naturalezza dei movimenti che avrebbe potuto definirsi autentica grazia di movenze. In precedenza e successivamente, gli uomini ed i mezzi dell'ALE, i paracadutisti ed i reparti addestrati all'ardimento avevano dato altri saggi con manovre esatte e rapide, prodezze da mozzare il fiato, partenze ed atterraggi di aerei in poche decine di metri ed elicotteri che quasi sembravano far piombare a perpendicolo, scorrendo su di una corda pressoché invisibile, gli arditi che a terra dovevano simulare interventi fulminei, azioni di un'audacia incredibile tutta sostenuta alla rapidità dell'azione. E per chi dei presenti andava mentalmente percorrendo le principali tappe, e nient'affatto semplici e piane dell'ALE, era facile giungere a considerazioni per tanti versi singolari sul lavoro condotto in diciassette anni dai nostri organi tecnici per dare le ali all'Esercito. Ali, si badi bene, per volare sempre 'basso e piano', ali al riparo dal travolgente progresso aeronautico che le ha rimpicciolite o modellate a forma di delta, affinché la macchina alata rispondesse sempre più e meglio alla potenze delle turbine degli aviogetti. In un certo senso, l'ALE si inserì nel vivo del tessuto organico delle truppe a terra come un segno di contraddizione della civiltà del volo, quella alla quale si fa oggi riferimento per misurare il cammino percorso dall'umanità in poco più di cinquant'anni.*

Una sezione di AB 47 G2-A1 durante un esercizio collettivo di precisione.



Ma qui, per l'Esercito, il problema era diverso. Bisognava addestrare e brevettare giovani Ufficiali ad osservare dall'alto con calma e con precisione, poco distante dai propri reparti con i propri aerei: in breve, a cooperare con le truppe a terra, quelle stesse truppe dalle quali essi provengono. Non fu facile l'innesto del mezzo aereo, ala fissa o ala rotante, nell'organico dell'Esercito, e furono in diversi a decretare che l'indubbia utilità di qualche impiego isolato non giustificava la costituzione di una nuova Specialità e che in definitiva il gioco non valeva la candela. E il trapianto del vecchio organo, sempre vivo ma piuttosto sedentario, rappresentato dai vecchi aerei monomotori tipici degli aero-club, avvenne con disinvoltura e rapidità nel corpo dell'Esercito che reagì brillantemente, grazie al valore di una piccola équipe di chirurghi che hanno legato il loro nome a questo importante capitolo della storia dell'Esercito, prima di codificare ufficialmente impiego e dottrine relative all'Aviazione Leggera dell'Esercito. Oggi i subalterni che per primi si portarono al Centro di Viterbo, dopo il primo brevetto conseguito all'Aeroclub dell'Urbe od alla Scuola di Alghero, sono tutti o quasi Ufficiali superiori e respirano aria di azzurro, che anche lassù, alle poche decine di metri di altezza dei Piper o dei 47 G3, sa ancora di campo d'arma, di truppe in marcia, di odore denso di fumo di granate di artiglieria. E gli uomini dell'ALE ripetono ai subalterni di oggi ciò che appresero per primo a Viterbo; e cioè a far subito piazza pulita di velleità sportive tipo giri aerei regionali, nonchè di quella tentazione a volare che si trascina dietro parole grosse come sfida al destino o vivere pericolosamente. Si cominciò con un ritmo che ancora oggi, a diciassette anni di distanza, non ha perso una battuta. Ci basti ricordare che dal primo nucleo di Viterbo (penne nere di alpini, piumetti da bersagliere, baschi neri di carristi e fregi e stemmi di ogni Arma e specialità), presero vita piccoli reparti di volo da assegnare ai reparti operativi. Ma un passo decisivo fu quello della introduzione degli aerei L 19 e degli elicotteri di uso generale AB 204 e AB 205, che determinarono, per la loro singolarità d'impiego, in linea con le funzioni della specialità, l'esigenza di dare ai reparti ALE una nuova fisionomia suggerita dalla necessità di accentrare i mezzi aerei nei più elevati livelli di comando allo scopo di consentire il loro impiego manovrato. Ecco perché, allo stato attuale, i reparti ALE sono assegnati a livello Armata, Corpo d'Armata, Divisione e Brigata. È un quadro di lavoro veramente imponente, che ben a ragione inorgoglisce i pionieri dell'ALE, oggi che le...reazioni di rigetto...al tanto discusso trapianto non hanno più possibilità e ragioni di nuocere".

Tra gli uomini che più si erano prodigati all'interno della Specialità per questa sua innegabile affermazione, un posto preminente lo occupa il Gen. Francesco Muscarà perché è soprattutto grazie alla sue ferme convinzioni sulla necessità di dotare l'Esercito di una "sua" Aviazione e dell'appoggio che si era assicurato a livello Stato Maggiore, che l'ALE aveva potuto realizzarsi.

Il Generale Francesco Muscarà

Dai tempi della costituzione del CAAOA-CAOA dapprima e del CAALE poi, Francesco Muscarà aveva comandato con lo stile della sua generazione imponendosi a tutti con l'autorevolezza e la decisione che una attività in via di formazione, in un contesto professionale connesso con il rischio del volo, richiedeva.

Gli Ufficiali ed i Sottufficiali del quadro permanente erano tutti compresi nella convinzione della necessità di dare il massimo per la conquista della "credibilità" dell'organizzazione ed i frequentatori dei Corsi piloti e specialisti sapevano che una indisciplina di volo o un cattivo comportamento nello studio avrebbe portato ad un immediato allontanamento dal Centro ed un triste rientro al proprio reparto.

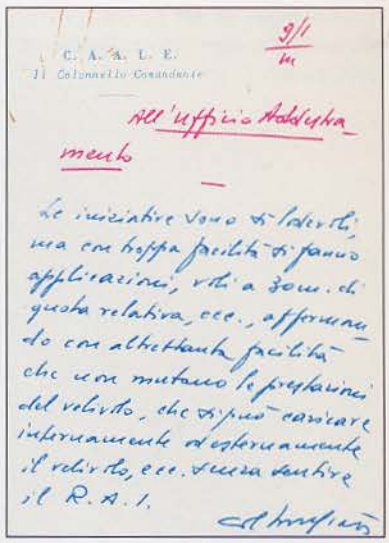
Il Comandante quindi si muoveva e "governava" fra questi uomini con un piglio che non dava adito ad alcuna trasgressione e di questa sua figura (che si potrebbe definire ai giorni nostri di "padre-padrone") e dell'effetto che produceva sui dipendenti, è rimasto un gustoso aneddoto che viene tramandato dai più anziani:

"...durante la permanenza del CAALE a Bracciano, Muscarà venne invitato in un paese limitrofo per una cerimonia, al termine della quale si congedò dai maggiorenti locali avvicinandosi alla sua vettura militare e ne aprì lo sportello posteriore per accomodarsi all'interno. Venne però richiamato da qualcuno dei presenti e riaccostò lo sportello allontanandosi verso l'interlocutore. L'autista militare, sentendo il rumore della portiera sbattuta, intuì che era giunto il momento di partire per cui mise in moto e si avviò rientrando al Campo senza mai osare guardare nello specchietto retrovisore per non incrociare lo sguardo austero del Comandante.

All'ingresso in Caserma, quando qualcuno si avvicinò alla macchina, vedendo che lo sportello posteriore non era ben chiuso, gli fu chiesto dove mai fosse il suo illustre viaggiatore, immaginando chissà quale drammatico incidente; il povero automedonte a quel punto si rese conto di cosa avesse involontariamente fatto e, pronunciando sconsolatamente le parole: '... m'aggiu perduto 'o Comandante!' ebbe un mancamento pensando ad una imminente fucilazione. Il decano dei Sottufficiali organizzò prontamente una squadra di persone che uscì dalla caserma ripercorrendo l'itinerario a ritroso nella speranza (e nel timore) di ritrovare lo scomparso Comandante, che nel frattempo, intuito l'accaduto si era fatto riaccompagnare da un'altra vettura.

Il tutto terminò con una rampogna, tra il serio ed il faceto, all'indirizzo dell'incauto militare...".

La figura ed il temperamento dell'Ufficiale ci vengono tratteggiati altresì molto efficacemente da uno dei Sottufficiali piloti di elicottero, ancora il Celaschi (notoriamente poco tenero nei giudizi su chicchessia), che ebbe molte occasioni di portarlo a bordo dei velivoli a lui affidati, soprattutto nei primissimi anni "*...non è un compito facile descrivere la figura del Gen. Muscarà. Quando lo vidi la prima volta mi fece subito una notevole impressione. Sono restio ad usare l'ormai abusato termine di 'carismatico', ma nel caso del Gen. Muscarà si può sicuramente affermare che era un uomo dotato di grande carisma. In sua presenza, la figura degli altri Ufficiali diveniva sbiadita ed inconsistente. Quando parlava, si capiva subito che tutti i presenti pendevano dalle sue labbra come se si aspettassero la verità rivelata. Io che ho avuto spesso l'onore di pilotare l'elicottero che impiegava quando si recava a visitare le varie basi in giro per l'Italia, nel vederlo accolto con così grande deferenza e direi quasi con timore riverenziale, mi riempivo di orgoglio, quasi che una parte del suo merito fosse anche mio. Ricordo un episo-*


C. A. A. L. E.
Il Colonnello Comandante

3/1

All'Ufficio Addestra-
mento

Le iniziative vanno di [illegible]
ma con troppa facilità di pseudo
applicazioni, vedi a Zone di
questa relativa, ecc., affermano
do con altrettanta facilità
che non mutano le prescrizioni
del velivolo, che si può cambiare
internamente ed esternamente
il velivolo, ecc. Occorre tenere
il R. A. I.

Appunto manoscritto del Col. Muscarà richiamante i propri 'volenterosi' dipendenti al rigoroso rispetto delle normative aeronautiche.

Nella pagina a fianco.
Il Gen. Muscarà (a destra) accompagna il Gen. Marchesi, Capo di SME (al centro), durante la presentazione del CH 47 dell'US Army al IV Corpo d'Armata alpino.


U.S. ARMY

dio che ora ritengo divertente ma che quando avvenne non lo fu poi così tanto. Un mattino che dovevo portarlo in elicottero da Viterbo a Roma, cosa insolita per me, arrivai in ritardo e mi presentai all'atterraggio sul campo sportivo del CAALE con 6 minuti di ritardo. Lui era in piedi, le mani sui fianchi, davanti all'ingresso del Circolo Ufficiali e la sua imponente figura incuteva rispetto solo a guardarla; dietro di Lui un nugolo di Ufficiali mi indirizzava gesti vari di minaccia e di rappresaglia.

Io tremavo al pensiero di quello che mi avrebbe detto appena salito sull'elicottero, non tremavo per la paura ma per la vergogna. Attorniato dai suoi ossequianti tirapiedi montò sull'elicottero e non disse nulla. Decollammo e dopo qualche minuto mi chiese come mai fossi arrivato in ritardo. Risposi che non avevo alcuna giustificazione valida, restò un momento silenzioso e poi mi disse: 'Bravo, finalmente uno che sa assumersi le sue responsabilità senza addurre giustificazioni puerili'. La cosa finì cosi senza altre conseguenze. Anche di fronte ad un episodio così insignificante si comportò da grande..".

Qualche anno più tardi, con la promozione a Generale di Divisione, il Muscarà lasciò l'Ispettorato dell'ALE al Generale Fabio Moizo ed assunse il Comando della Divisione Corazzata "Centauro" a Novara.

Della permanenza in questo suo incarico ci è rimasto un aneddoto che il Magg. V. Leccisotti, al tempo Comandante del dipendente RAL "Centauro" sull'aeroporto di Vercelli, ha così riportato anni dopo: "*...un giorno come tanti arrivò la macchina blu del Muscarà che mi dice 'andiamo'. Prima atterrammo nella baraggia di Candelo-Massazza ove il Generale assistette per un po' all'addestramento di una compagnia carri; in queste occasioni, lo seguivo posizionandomi da lui tre passi a sinistra e tre passi indietro, come un aiutante di campo, con un grosso block notes in mano sul quale facevo finta di prendere appunti mentre Lui concionava il popolo.*

Dopo un paio di queste visite in aperta campagna ed aver mangiato un panino in piedi, mi ordinò di dirigere verso la Caserma di un reparto dislocato nell'immensità della campagna vercellese. Giunti sull'installazione, feci un ampio giro per controllare se l'attività in atto era quella prevista dal programma settimanale che il Generale stava consultando. Per essere precisi a me pareva che non ci fosse alcun tipo di 'attività': i carri armati erano in ordine sparso nell'enorme cortile con i cannoni immobilmente puntati in tutte le direzioni mentre gli uomini giacevano in posizione di profondo rilassamento ad eccezione di due che facevano dei gesti che potevano essere sia di saluto che di maledizione dato il disturbo che arrecavamo loro. 'Atterra' mi disse il mio passeggero, cosa che feci rapidamente di fronte ad uno dei cancelli d'ingresso alla caserma; dietro il cancello c'era un soldato di guardia con fucile a tracolla. 'Fai aprire', disse Muscarà. Per tutta risposta, la sentinella che evidentemente aveva riconosciuto in quell'omone un Generale, fece la faccia feroce, si tolse il fucile di spalla, mise un colpo in canna e puntando l'arma contro di noi urlò: 'alto là o sparo!'. In attesa che succedesse qualcosa ci guardammo intorno e così ci rendemmo conto che erano anni che quel cancello non veniva aperto a giudicare dalle erbacce e dalla ruggine. Nel frattempo, era giunto il Sottufficiale d'ispezione con un grosso mazzo di chiavi, nessuna delle quali fu idonea ad aprire il cancello. All'ordine 'fai venire l'Ufficiale di picchetto', il Sottufficiale sparì e dopo un po' apparve un subalterno anche lui con un mazzo di chiavi ma neanche questa volta con successo. 'Andiamo a

piedi' disse il Comandante, e ci avviammo lungo il muro di cinta con l'intenzione di arrivare alla porta principale. Durante il tragitto, ci imbattemmo in un buco, una vera e propria breccia nella temibile muraglia, che evidentemente doveva da tempo immemorabile servire come passaggio per accedere alla installazione.

Sostammo qualche istante certi di essere fermati da un altra sentinella; niente, non c'era nessuno. Allora l'attraversammo decisamente e ci avviammo verso il cortile principale dove si scorgeva il Comandante del reparto che, dandoci le spalle, stava controllando la guardia con tanto di trombettiere, pronti ad accoglierci perché nel frattempo l'allarme era stato dato e ci si aspettava dall'ingresso principale. Arrivammo alle loro spalle senza che nessuno se ne rendesse conto, malgrado i gesti disperati che facevano due marescialli che stavano osservando la scena, per attirare l'attenzione del loro Comandante. Giunti alle spalle di quest'ultimo, Muscarà gli batté delicatamente sulla spalla destra; l'Ufficiale con faccia feroce e stizzita contro un sicuro rompiscatole che in una situazione così delicata osava distrarlo si girò di scatto atteggiando la bocca per emettere di sicuro un improperio....Io ero tre passi a sinistra e tre passi indietro pronto a prendere appunti con aria distaccata e professionale. Purtoppo, a distanza di anni non sono più riuscito a ritrovare il block notes privando i posteri del resoconto di un evento memorabile...".

Al termine del comando della "Centauro", il Generale Muscarà ricoprì l'incarico di Comandante del Comando Militare Sardegna, lasciando il servizio attivo nell' '82.

Fu quindi il propugnatore dell'Associazione Nazionale Aviazione Esercito (ANAE), di cui ne divenne il primo Presidente Nazionale e successivamente Presidente Onorario.

Si spense a Cagliari il 23 Febbraio '88.

Il declino dell'aereo leggero ed il salto generazionale

Mano a mano che gli elicotteri con prestazioni maggiori rispetto a quelle dei modelli iniziali si diffondevano nell'impiego dei reparti, ci si rendeva conto sempre più tangibilmente che gli anni ruggenti dell'aereo leggero stavano concludendosi e che il futuro dell'ALE era ormai chiaramente affidato all'ala rotante che aveva dimostrato in tutte le occasioni di impiego di essere il "vero" mezzo aereo di un Esercito moderno che affidava la propria mobilità a macchine volanti svincolate dalle limitazioni e penalizzazioni tipicamente aeronautiche dell'aeroplano.

Terminava anche un'epoca di uomini dotati di tantissima passione, molta inesperienza ma solida determinazione di progredire sulla strada intrapresa quasi illegalmente e contornata da scetticismo e diffidenza per far sì che il loro caparbio convincimento di dare all'Esercito la "sua" Aviazione si potesse realizzare.

In pratica, i primissimi piloti di L 21B, che non avevano potuto fare la transizione sugli elicotteri perché ormai avanti con l'età o con il grado, guardavano ormai con rassegnata invidia i loro colleghi più giovani che volavano con macchine più prestigiose ma erano altresì consci che l'organizzazione a cui appartenevano era arrivata ad un "voltare pagina" determinante e che se ciò era potuto succedere lo era stato soprattutto per merito loro.

L'arruolamento dei Sottufficiali Piloti

Il crescente fabbisogno di piloti per l'impiego delle macchine ad ala rotante che giungevano sempre più numerose ai Reparti andandosi a sommare al già consistente parco di aerei, fece propendere i vertici dell'Esercito (in contrapposizione a quello che aveva da poco praticato l'Aeronautica) ad aprire anche agli aspiranti Sottufficiali la carriera di Pilota della Forza Armata. In pratica, si stava ripresentando storicamente quanto era già avvenuto esattamente cinquant'anni prima quando gli Ufficiali piloti del Battaglione Aviatori, per proseguire regolarmente nella carriera, dovevano rientrare ai propri reparti terrestri per l'effettuazione dei periodi di comando previsti nel grado rivestito, penalizzando in tal modo la branca aviatoria che si vedeva privata di personale altamente qualificato. L'allora Ministero della Guerra (Ispettorato Aeronautico) nell'Ottobre del '13, diede l'avvio all'addestramento di una prima aliquota di Sottufficiali allievi piloti e su questa falsariga si mosse quindi lo SME.

Nella città di Viterbo, si era inaugurata nel '65 la Scuola Allevi Sottufficiali (SAS) e nei bandi di concorso per l'arruolamento per gli Allievi Sottufficiali, comparirono anche le specializzazioni di Pilota di Elicotteri (seguiti qualche anno dopo anche da quella di Pilota di Aerei) e di Specialista ALE, i quali ultimi andavano a sostituire i Volontari Allievi Specializzati (VAS) che per anni avevano fornito i tecnici di cui necessitava la Specialità. Gli aspiranti piloti, tutti ragazzi di meno di vent'anni, dopo la nomina a Sergente e l'assegnazione "fittizia" ad un'Arma, venivano inviati alla Scuola AMI di Frosinone dove conseguivano il brevetto di pilotaggio di elicottero. Successivamente, dopo un periodo trascorso al CAALE per la transizione sul tipo di velivolo con il quale avrebbero operato, raggiungevano le Unità ALE per intraprendere la carriera di pilota nella quale sarebbero praticamente rimasti fino al termine della carriera, dando così avvio ad una stirpe di professionisti particolarmente esperti.

Nello stesso anno, venne anche indetto il 1° Corso Piloti di Elicottero per Ufficiali inferiori delle varie Armi con le stesse modalità di arruolamento previste per i P.O., rinverdendo un esempio di collaborazione Aeronautica-Esercito che aveva preso forma per i piloti di aereo pochi anni prima sull'aeroporto di Alghero.



Un istruttore del CAALE, Ten. C. Lenza, con tre Sergenti allievi piloti di elicottero.

L'alluvione di Firenze

Alla fine dell'Ottobre '66, una improvvisa piena del fiume Arno e degli altri minori corsi d'acqua della Toscana produceva danni enormi alla regione in generale ed alla città di Firenze in particolare. Questa calamità naturale vide un massiccio intervento degli elicotteri, fra i quali in maggioranza quelli dell'Esercito che dimostrarono tangibilmente la loro preziosa utilità nelle operazioni di soccorso.

Tutti i velivoli di uso generale disponibili dagli aeroporti di Viterbo, Casarsa, Pisa e Bolzano affluirono sul posto e si prodigarono con abnegazione facendo assegnare la prima Medaglia d'Argento al Valor Civile alla Bandiera del Centro Aviazione Leggera Esercito con la seguente motivazione: "*Con generoso slancio, si prodigava in molteplici rischiosi interventi di soccorso alle popolazioni dei centri devastati da una disastrosa alluvione. La costante ed intensa attività di volo, ostacolata da avverse condizioni atmosferiche, consentiva il tempestivo ricovero di feriti, il recupero di numerose persone rimaste isolate ed il rifornimento di ingenti quantità di viveri e medicinali - Provincia di Firenze 5/22 novembre 1966*".

Questa prestazione dell'ALE sarebbe d'ora innanzi divenuta pressoché una presenza costante nei grandi e piccoli eventi che si abbattono con regolare frequenza sul nostro disastrato territorio.

L'Agusta Bell 206 "Jet Ranger"

Nell'ambito del potenziamento dei velivoli intrapreso in quegli anni, anche la linea di volo degli elicotteri da ricognizione abbisognava di un ammodernamento ed in questo settore l'Esercito, dopo aver esaminato le varie proposte che venivano fatte allo Stato Maggiore (fra le quali è doveroso menzionare il prototipo dell'elicottero "Aer Lualdi 59", prodotto dalla Salmoiraghi e progettato dall'ing. Lualdi, che non ebbe fortuna), si



Il prototipo dell'elicottero da ricognizione Aer Lualdi 59 venne valutato dall'ALE per rimpiazzare la linea degli AB 47.



In alto.
I primi cinque AB 206 sul Campo di Cascina Costa con i piloti e gli specialisti pronti al loro ritiro per conto del CAALE.

In basso.
Il 3° RRALE di Orio al Serio come si presentava agli inizi degli anni '70.

orientò verso un velivolo che negli Stati Uniti si era aggiudicato la vittoria nella selezione di una macchina leggera a turbina e che l'Agusta avrebbe prodotto su licenza: l'AB 206.

I primi cinque piloti (quattro istruttori del CAALE, Ten. G. Bna, Ten. E. Tech, Ten. G. Tonicchi, Mar. Magg. G. Argiolas ed un Ufficiale tecnico del 3° RRALE, Magg. S. Beschi) che effettuarono la transizione furono abilitati dalla stessa Ditta Agusta e, al termine dell'addestramento, trasferirono i primi quattro velivoli assegnati a Viterbo nel Maggio '67. Dell'elicottero ne furono ordinati inizialmente 16 esemplari nella versione "commerciale" Jet Ranger, con i quali si iniziarono ad effettuare presso il Centro le transizioni dei piloti operativi delle Unità di volo e, successivamente, un lotto di 134 nella versione con carrello alto ben più idoneo all'impiego su terreni non preparati, che vennero gradualmente distribuiti ai Reparti.

La numerazione assegnata fu dall'E.I.-501 all'E.I.-516 per i primi e dall'E.I.-517 all'E.I.-650 per i secondi.

La successiva distribuzione dell'elicottero alle SER dei RAL fece compiere un ulteriore balzo in avanti in termini di prestazioni e di sicurezza soprattutto ai reparti alpini che, con il motore a turbina che potenziava l'AB 206 potevano ora operare a quote che per i vecchi elicotteri a pistoni erano state per anni irraggiungibili.

Costituzione del 3° RRALE

L'incremento del numero e della consistenza dei Reparti di volo inquadrati nel III, IV e V Corpo d'Armata nel settentrione della penisola e la distribuzione in costante crescita del numero di nuovi elicotteri, comportò un aumento del carico tecnico-manutentivo sulla catena del supporto logistico che il solo 2° RRALE di Bologna non era più in grado di sostenere.

Ciò portò alla creazione, il 1° Settembre '65, di un *3° Reparto Riparazioni ALE - 3°RRALE*. sull'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio (che già ospitava il R.A.L. "Legnano") e venne posto alle dipendenze della 3^ O.R.M.E. di Milano. Il comando del Reparto fu affidato al Magg. S.A. P.E. Sergio Beschi, che lo mantenne fino al '77. I compi-



ti istituzionali particolari, in aggiunta a quelli di normale attribuzione, erano così stabiliti:

- collaudare e ritirare presso la Ditta Agusta gli elicotteri di nuova produzione e la loro consegna ai Reparti di volo;
- assicurare la manutenzione di II livello tecnico agli elicotteri AB 204 ed AB 205;

Mentre erano ancora in allestimento le infrastrutture a terra, venne assegnato al Reparto il primo compito consistente nel verniciare con la mimetizzazione a chiazze verde-ocra i "verdoni" L 21B, alcuni "gialloni" L 18C e di militarizzarli con le coccarde tricolore.

Nel '71, la sua attività d'istituto venne regolata dall'Ispettorato Logistico dell'Esercito attraverso il Comando Materiali dell'ALE. Con il passare degli anni, il 3° RRALE ha sempre più ampliato i propri settori di intervento divenendo, nel caso particolare del settore riguardante i sistemi d'arma dei velivoli, l'unico Ente preposto ad assicurarne la manutenzione.

Con la successiva concessione della Bandiera di Guerra il 6 Ottobre del '90, il Reparto si fregia del motto "*Cotidie sine mora*".

La scelta del nuovo aereo leggero

Con l'introduzione dei nuovi tipi di elicotteri, si era un po' "appannata" la figura del Pilota-Osservatore tradizionale che ormai si doveva disputare gli "storici" L 21B ed i pochi L 19 disponibili per compiere quelle missioni operative che l'impiego della Specialità continuava a prevedere. Fu così che venne costituito un Gruppo di Lavoro per la scelta di un nuovo aereo leggero per l'E.I. che avrebbe dovuto offrire possibilità ben superiori alla semplice osservazione e, nel Luglio del '69, l'Ispettorato ALE diede ordine di effettuare un ciclo di prove operative con un velivolo monomotore STOL, triposto in tandem, da 1750 kg di peso totale al decollo di



L'aereo leggero AerMacchi AM 3C fu valutato dall'ALE per una eventuale acquisizione.

concezione moderna e proposto dall'Aermacchi di Varese, l'AM 3C.

Due piloti della Sezione Standardizzazione del Volo del Centro, i Ten. Col. G.A. Del Carretto e C. Sorrentino, effettuarono il passaggio macchina presso il Reparto Sperimentale Volo AMI di Pratica di Mare e, successivamente, nel periodo Agosto-Settembre del '69, fecero 103 voli, ripartiti fra le zone di volo del CAALE e l'ambiente alpino del IV Corpo d'Armata a Bolzano, comprendenti una serie di missioni quali: decolli ed atterraggi corti, impiego attrezzature fotografiche, trasporto e sgancio artifizi illuminanti e nebbiogeni nonché volo strumentale e notturno.

I risultati delle prove furono complessivamente soddisfacenti e l'aereo fu giudicato "rustico, maneggevole e robusto". Ciononostante, la cosa non ebbe seguito perché si preferì attendere l'SM 1019 che nel frattempo stava prendendo corpo.

L'Ufficio Materiali dell'Aviazione Leggera dell'Esercito

Con il rapido espandersi della Specialità, anche la branca tecnica andava di pari passo assumendo una sua fisionomia più definita ed aderente alle mutate esigenze, aggiornandosi progressivamente nella sua struttura direttiva. L'originaria dipendenza dall'Ufficio Materiali del Servizio della Motorizzazione si era da tempo rivelata non più aderente e, grazie all'azione intrapresa dal responsabile dello specifico settore, il Ten.Col. Aurelio Janni, il 15 Maggio '69 venne istituito l'*Ufficio Materiali dell'ALE*, posto alle dirette dipendenze dell'Ispettorato Logistico dell'Esercito. Con questo provvedimento, la disponibilità di bilancio assegnata all'Aviazione Leggera assumeva una più dinamica gestione divenendo più immediata ed aderente alla evoluzione che si andava configurando nell'approvvigionamento e mantenimento del materiale aeronautico.

La sperimentazione dell'impiego notturno

Con l'acquisizione di materiale ad ala rotante moderno, anche le possibilità di impiego delle nuove macchine andavano sempre più specializzandosi e, sulla falsariga dei nuovi concetti operativi impartiti a livello SME, la necessità di impiegare gli elicotteri anche in ambiente notturno si stava facendo prepotentemente di attualità.

Vennero pertanto concepite ed affinate le tecniche per adattare le missioni di elitrasporto, normalmente effettuate di giorno, alla notte e, per dimostrare il livello addestrativo raggiunto dagli equipaggi, venne organizzata sul Campo di Viterbo nel Giugno '69 una spettacolare dimostrazione alla presenza del Capo di SME, Gen. C.A. Enzo Marchesi.

Il cronista della Ditta Agusta, invitato alla prova, così commentò la serata: "*...Interessante e spettacolare nella esibizione di Viterbo un particolare procedimento di impiego notturno di elicotteri armati contro truppe in movimento, già sperimentato dall'Esercito americano e denominato 'Lucciola'. La formazione 'Lucciola' è costituita da due elicotteri che volano a quote diverse. L'elicottero basso è armato di razzi e mitragliatrici e normalmente vola radente al terreno a non più di 50 metri di quota. L'elicottero alto trasporta il proiettore che costituisce l'occhio della 'Lucciola'. Appena un movimento sospetto è localizzato, l'elicottero 'luce' incrocia lentamente sopra l'obiettivo illuminandolo mentre l'elicottero basso effettua passaggi e interviene con le armi di bordo per distruggerlo. L'elicottero basso opera a luci spente e quindi è difficilmente localizzabile da terra; l'elicottero più in alto si tiene ad una quota tale da rendere inefficace il tiro di armi leggere dal suolo. Questa dimostrazione è stata effettuata dall'elicottero AB 205 munito di faro 'Spectrolab' messo a disposizione dall'Agusta. In coppia con un elicottero armato AB 47, esso ha localizzato sul terreno*

una formazione di tre autoveicoli in movimento e li ha tenuti illuminati finchè, con rapida azione non sono stati colpiti dalle armi di bordo dell'AB 47 (mitragliatrici Browning da 7.62 mm). L'azione è stata seguita da un elisbarco notturno ad opera di un plotone fucilieri trasportato da AB 204B. È questa una missione di rilevanza importante. Il ricorso all'elisbarco può risultare necessario o conveniente in campo tattico per procedere alla preventiva occupazione di posizioni importanti. La individuazione delle aree di atterraggio idonee viene fatta con un elicottero leggero che precede la formazione e segnala la zona prescelta per l'elisbarco con appositi sistemi. Nella dimostrazione di elisbarco fornita presso il CAALE questo ruolo è stato svolto da un AB 206 fornito dall'Agusta (modello attualmente in corso di approvvigionamento per l'ALE). Individuata la zona di atterraggio adatta l'AB 206 ha sbarcato una pattuglia di tre uomini che ha predisposto al suolo opportune segnalazioni; sono quindi sopraggiunti gli elicotteri AB 204B che hanno toccato terra giusto il tempo necessario a far sbarcare i fucilieri e sono quindi immediatamente ripartiti. Questa manovra è stata svolta dai velivoli con le luci di posizioni spente e senza usare il faro di atterraggio. L'efficacia dell'operazione è apparsa evidente quando, accese le luci della tribuna, i presenti si sono trovati davanti agli occhi a 15 metri di distanza l'intero plotone fucilieri in assetto di combattimento, materializzatosi come dal nulla nella notte. A conclusione, il Gen. Marchesi ha commentato la dimostrazione compiacendosi con il grado di addestramento raggiunto dagli equipaggi e mettendo in rilievo la necessità che nell'Esercito i Comandanti apprendano sempre di più a ricorrere ad un opportuno impiego dei mezzi ad ala rotante, il numero dei quali è destinato ad aumentare negli organici dell'ALE.....".

Questa attività di impiego notturno a bassa quota in zone non preparate, nonostante le premesse incoraggianti, ebbe un raffreddamento notevole perché ci si rese conto che operare senza idonei apparati di visione per il pilotaggio in aree non illuminate era molto insicuro e si dovette attendere parecchi anni prima di poter operare con le dovute garanzie di sicurezza.



I Generali Mereu, Marchesi e Muscarà con altri alti Ufficiali dello SME e del CAALE partecipano ad una dimostrazione di impiego notturno di elicotteri sul Campo di volo di Viterbo.

La formazione degli Ufficiali Specialisti dell'ALE

La raggiunta autonomia dell'ALE in campo tecnico dalla Motorizzazione ebbe come contropartita che non era più possibile attingere da questo Corpo il fabbisogno sempre più crescente di Ufficiali necessari alla gestione del settore manutentivo, com'era avvenuto fino ad allora.

Venne pertanto proposto dal Col. Janni allo SME di bandire dei Concorsi per Ufficiali delle varie Armi da specializzare nell'assolvimento dell'incarico di "*Ufficiale Specialista*". In tal modo, gli Ufficiali delle unità terrestri che vedendo passare in cielo un aereo od un elicottero sentivano prepotentemente il desiderio di entrare nella famiglia degli aviatori dell'Esercito, lo avrebbero potuto fare non più solamente come aspiranti piloti ma anche come tecnici. Grazie al sostegno ed all'interessamento concesso dall'Ispettore dell'ALE dell'epoca, il Generale Fabio Moizo, alla proposta del Col. Janni, il suggerimento venne accettato e, nello stesso anno '69, si tenne pertanto il 1° Corso per Ufficiali Specialisti, il cui iter formativo prevedeva i seguenti momenti:

- una prima fase, di quattro mesi, presso il Centro Studi ed Esperienze della Motorizzazione a Roma;
- una seconda, più breve, presso la Scuola Specialisti AM di Caserta, con la concessione del brevetto di "specialista";
- una terza, più lunga, presso il CAALE, seguita da un tirocinio pratico di venti giorni presso il 3° RRALE di Orio al Serio;
- l'assegnazione ad una unità di volo, per ricoprire l'incarico previsto dagli organici di "Ufficiale Tecnico".

Da quel momento in poi, nei Reparti ALE dell'intero territorio nazionale iniziarono a giungere i rappresentanti di questa nuova generazione di specialisti che andarono ad assumere la responsabilità di un settore dove, ad eccezione dei REUG, dove il compito era stato da sempre ricoperto dagli Ufficiali della Motorizzazione, la gestione della relativa semplicità dei mezzi volanti (aerei leggeri o elicotteri da ricognizione), era stata per anni affidata, con risultati peraltro encomiabili, ai soli Sottufficiali specialisti.

I corsi successivi al 3°, ebbero una formazione fornita esclusivamente in ambito Esercito (CSEM e CAALE) essendosi l'AMI riservata unicamente la facoltà di un accertamento valutativo sulla preparazione finale dei concorrenti per la concessione del brevetto.

Quando l'elettronica infine divenne di impiego comune e diffuso sui mezzi aerei, la fase svolta alla Scuola della Motorizzazione venne sostituita da un'altra, più specializzata in questo, presso la Scuola Trasmissioni in Roma.

La concessione del Basco Azzurro

Mano a mano che i piloti e gli specialisti dell'ALE acquistavano maggior confidenza nelle loro capacità, crescente credito nell'ambito della Forza Armata e maggior popolarità nel contesto nazionale, si andava sempre più rafforzando in loro il desiderio di possedere sull'uniforme un proprio carattere distintivo, diverso da quello delle Armi e Servizi di provenienza, attraverso il quale si potesse identificare palesemente la loro appartenenza ad una ben definita "famiglia".

A vent'anni dall'inizio dell'attività aviatoria, il personale dell'ALE si distingueva ancora dai loro colleghi "terrestri" a malapena solo grazie ai minuscoli distintivi di merito appuntati sulla giubba o cuciti sulle maniche. Le cerimonie militari che avvenivano nell'ambito dei Reparti ALE erano l'occasione per assistere ad un variopinto raduno di fanti, alpini, artiglieri, lagunari, cavalieri, autieri e quant'al-

tro, ognuno con le proprie mostrine, fregi e copricapi, dando origine ad un "défilé" di uniformologia da far invidia alla più fornita delle sartorie "militari". Si pensò quindi ad un particolare dell'uniforme che conferisse a questo personale una propria inconfondibile "identità" e fu deciso di adottare per tutti un copricapo dalla tinta inedita che richiamasse l'ambiente, il cielo, nel quale essa operava: il basco azzurro.

Il colore non era casuale; si riallacciava infatti allo stesso azzurro-cobalto che era stato scelto come tonalità della nappina del kepì del personale della Compagnia Specialisti del 3° Reggimento Genio che alla fine del secolo scorso aveva dato inizio in Italia al servizio aerostatico.

Fu così che il 20 Maggio '71, in occasione della celebrazione del ventennale della Specialità, il Capo di SME, Gen. di Corpo d'Armata Aldo Mereu, consegnò sul Campo di Volo di Viterbo al Col. Vittorio Bonanni Caione, Comandante del Centro, un esemplare del nuovo copricapo, alla presenza di numerosi piloti e specialisti della Scuola e dei Reparti esterni affluiti con i loro mezzi aerei per partecipare alla solenne cerimonia

Il Serg. Magg. Martinello, pilota del 1° REUG, posa con il Basco Azzurro per una foto promozionale. Il fregio del Basco è ancora quello dell'Arma di appartenenza.



militare. Il Col. Bonanni chiamò a se il Comandante dello schieramento e Comandante in Seconda del Centro, Col. Aldo Martinengo e gli pose sul capo il basco azzurro.

Ad un successivo ordine, tutti i partecipanti allo schieramento sostituirono il proprio tradizionale copricapo con il nuovo e, da quel momento, l'ALE ebbe il suo carattere distintivo.

Ad onor del vero, si dovette attendere ancora qualche anno perché la nuova identità fosse completa in quanto fregio e mostrine rimanevano quelle originali (con grande raccapriccio degli alpini che vedevano la propria tradizionale aquila ridotta ad un dischetto di metallo applicato su qualcosa che non era il glorioso cappello dei "veci" e dei "bocia"), però era già un bel passo avanti.

Di questo iniziale "rigetto" per il nuovo copricapo, subito rientrato, ne è testimone il Col. Aurelio De Maria che, in un suo scritto dal titolo "*cappello alpino e basco azzurro*", così si esprimeva:

"...uno è già leggenda l'altro è una fede che nasce. Li ho portati entrambi per anni. Di più, molto di più il primo che è un po' come il mio certificato di nascita militare; meno, solo un po' meno, il secondo che è come l'attestato di battesimo. Appunto il battesimo dell'aria. Eppure, quando a noi alpini dissero che avremmo dovuto appendere al fatidico chiodo il primo per indossare solo il secondo apparve come un'eresia. Sembrò, ai più, che così facendo volessero mortificare la nostra tradizione montanara, l'orgoglio della nostra Specialità. Ebbene insorgemmo, metaforicamente s'intende, gridando in cuor nostro allo scandalo e che mai avremmo potuto accettare questo baratto, scendere a questo inutile compromesso. Poi giunse, silenzioso ma deciso, il basco con il suo colore così diverso e provocante dal nostro vecchio, sobrio e spesso stinto cappello alpino. La sorpresa iniziale lasciò il posto al dovere e questo, via via che passavano i giorni, all'intima vanità, alla nascosta gratitudine verso coloro che stavano elevando e riunendo un gruppo di soldati in un'unica e speciale famiglia. Oggi conservo gelosamente il mio cappello e custodisco con altrettanto orgoglio ed amore il mio basco. Due simboli: la penna e la fiaccola che identificano spesso una vita spesa con gioia in questi due mondi solo apparentemente lontani e diversi ma che in realtà sono invece molto vicini e simili perché li accomuna ed unisce la passione e la ricerca degli ampi spazi del cielo. Il volo dell'aquila, simbolo che orna il cappello alpino non è diverso dall'aquila che fregia il petto di ogni pilota. Entrambi rappresentano in armonica sintesi la sfida cosciente e spavalda alle vertiginose pareti di roccia ed agli sconfinati spazi del cielo....".

Anche se vi furono dei nostalgici irriducibili (particolarmente in Cavalleria) che non si volevano separare dal copricapo tradizionale per i legami affettivi con la propria "origine" (e vi furono Comandanti che faticarono non poco a convincere questi "conservatori" a mettersi il basco azzurro) la novità fu accolta con entusiasmo dalla totalità, primi fra tutti i giovani Sottufficiali Piloti e Specialisti che essendo "nati" nell'ALE si sentivano attaccati esclusivamente ad essa. Figuriamoci il disappunto che provarono poco tempo dopo i più quando, inopinatamente, il Ministero di Grazia e Giustizia adottò per i dipendenti Agenti di Custodia lo stesso colore di basco (fortunatamente con un fregio diverso).

La cosa fece grosso scalpore in ambito Aviazione Esercito, tanto da interessarne anche l'Ispettore ed i vertici dell'organizzazione, ma infine prevalse l'interesse per le faccende più serie e la cosa si spense da sola. Anni più tardi, quando i nostri aviatori approdando nella martoriata Somalia scoprirono che ai poliziotti locali era stato distribuito lo stesso basco che portavano loro, la cosa fu accolta quasi con orgoglio perché veniva vista come un seppur piccolo contributo alla ripresa di quel Paese.

Il bilancio del secondo decennio di attività

Nel corso della cerimonia commemorativa dei venti anni di esistenza dell'ALE, vennero fatti i bilanci parziali di questa dinamica Specialità che si potevano riassumere in una consistenza numerica di tutto rispetto (469 aeromobili, che costituivano la seconda organizzazione militare nazionale dopo l'AMI in campo aeronautico) e che comprendevano:

- 302 velivoli con motore alternativo (247 aerei leggeri e 55 elicotteri);
- 167 velivoli con motore a turbina (esclusivamente elicotteri), che venivano operati da 500 Piloti, 1200 Specialisti e 5000 uomini di truppa, distribuiti su 28 basi diverse ed organizzati su:
- 28 R.A.L.;
- 3 R.E.U.G.;
- 1 S.A.L..
- 3 R.R.A.L.E.

La ripartizione nella dotazione di mezzi aerei faceva chiaramente intendere quale era stata l'evoluzione numerica nel corso degli anni, dall'aereo all'elicottero, e che quest'ultimo avrebbe avuto sempre maggiore e più frequente impiego a scapito inevitabile del confratello alato per il quale il ruolo di ricognitore si stava inesorabilmente ormai esaurendo.

A fronte delle innegabili affermazioni conseguite in campo militare e civile, vi era doverosamente da ricordare che la lista dei caduti si era tristemente allungata raggiungendo, con i 13 decessi per incivolo del secondo decennio, il numero totale di 35.

Uno dei "superstiti" L 18C mantenuti in esercizio al CAALE per l'allenamento dei piloti.



CAPITOLO V

L'AFFERMAZIONE

Il terzo decennio

Dopo aver superato il ventesimo anno di attività, l'ALE si avviava a passi sempre più sicuri sul cammino della sua "maggiore età" che l'avrebbe vista sempre più impiegata per attività d'istituto ed a favore della Protezione Civile.

Ambiziosi programmi, promossi e sostenuti dalla determinazione dello SME di proseguire sul cammino intrapreso a favore dell'ALE, che andavano dal reclutamento sempre più selezionato e specializzato del personale all'aggiornamento dei mezzi aerei e terrestri, facevano prevedere anni di impegno crescente che avrebbero portato alla definitiva affermazione della componente aerea.

Due di questi eventi, che caratterizzarono i primissimi anni del terzo decennio e che produssero un deciso salto di qualità "militare", furono l'adozione dell'armamento degli elicotteri e l'avvento del volo tattico.

L'armamento degli elicotteri

In quegli inizi degli anni '70, nell'ex Indocina francese, si stava disputando una guerra mai dichiarata dove gli elicotteri stavano dimostrando tutte le loro impareggiabili capacità rivelando però al contempo le loro congenite limitazioni. Sulle capacità si erano ormai spesi fiumi di inchiostro per esaltare la facilità con cui avevano sostituito i veicoli terrestri nel rapido dispiegamento di truppe e di materiali in zone impossibili a percorrere dai mezzi tradizionali, mentre poco e malvolentieri si accennava alle pesanti debolezze.

Queste ultime andavano dalla lenta velocità di volo all'assenza di protezione passiva per equipaggi e parti meccaniche vitali fino all'iniziale incapacità di difendersi e reagire al fuoco terrestre avversario a causa dell'assenza quasi totale di armamenti di bordo affidabili ed efficaci. In questa ultima direzione, e fu quasi una scelta obbligata non essendo materialmente possibile appesantire i fragili velivoli con blindature per la protezione passiva, venne effettuata tutta una serie di adattamenti di sistemi d'arma alle macchine ad ala rotante che si conclusero orientandosi essenzialmente su tre tipi:

- mitragliatrici;
- lanciarazzi liberi;
- lanciamissili filoguidati.

Lo Stato Maggiore, particolarmente interessato al mantenimento di una componente aerea aggiornata ed affidabile come più volte era stato dimostrato nell'incoraggiare sperimentazioni di sistemi d'arma negli anni precedenti (vds. AB 47 G3 ed AB 204B), si orientò all'adozione dei due primi sistemi, mitragliatrici e lanciarazzi.

I relativi "sistemi d'arma", come venivano più correttamente chiamati, furono acquistati negli Stati Uniti a condizioni particolari, in un numero all'incirca equivalente a quello della intera flotta dei velivoli da armare (il ricognitore AB 206 ed il multiruolo AB 205).

Per l'AB 206, venne adottato il sistema M 27 costituito da una mitragliatrice modello Gatling M 134 esacanne calibro 7,62 mm, prodotta dalla Emerson, a funzionamento elettrico.

L'arma, montata esternamente alla portiera posteriore sul lato sinistro ed azionata da un grilletto di sparo a due posizioni posto sull'impugnatura del comando passo ciclico di entrambi i piloti, erogava il fuoco ad una celerità di 2000 o 4000 colpi/minuto e disponeva di una cassetta munizioni posta all'interno del vano di carico contenente 2000 colpi. Il congegno di puntamento, posto di fronte alla testa del solo 1° pilota, era solidale all'arma che poteva essere brandeggiata elettricamente in elevazione per adattare l'alzo alla distanza del bersaglio od all'assetto dell'elicottero.

Con tale armamento (chiamato affettuosamente dai piloti italiani "piritera" per il caratteristico rumore prodotto durante lo sparo e giudicato a suo tempo dall'US Army come la principale fonte di abbattimento degli OH 6A "Cayuse" da parte dei vietcong perché dava una falsa sicurezza ai piloti inducendoli ad esporsi troppo) e con le dovute limitazioni, il 206 si trasformava da indifeso piccione in rispettabile velivolo militare decentemente armato per un avversario posto nel raggio di 750-1000 metri e che non disponesse di una adeguata protezione.

Anche un altro sistema, denominato MINI-TAT e basato sulla stessa mitragliatrice M 134 installata però nella parte ventrale della fusoliera, era stato valutato per l'elicottero da ricognizione, con prove a fuoco sul Poligono di Nettuno, ma non fu adottato in quanto ritenuto pericoloso per l'incolumità dell'equipaggio in caso di atterraggio pesante.



Lo scudetto del Poligono Interforze di Perdasdefogu.

Sotto.
L'AB 206 A1 armato di sistema M 27, mitragliatrice M 134 esacanne cal. 7,62 NATO.



A fianco.
Il sistema M 21 dell'AB 205 durante la fase di "collimazione a fuoco" delle mitragliatrici M 134.

In basso, a sinistra.
Parte posteriore del sistema M 21 AB 205 con installazione della mitragliatrice e del lanciarazzi da 70 mm a sette tubi ed il contenitore MAMEE per le cartucce della "Minigun".

A destra.
Sistema d'arma M 23 con MG 3 cal. 7,62 NATO.







Per l'elicottero multiruolo, venne invece adottato il sistema M 21 costituito, per ciascun lato dell'elicottero, da una M 134 identica a quella del 206 e da un lanciarazzi M 157 da 7 tubi da 70 mm.

L'intero sistema d'arma era applicato esternamente, compresi i contenitori di 3000 cartucce ognuno e pertanto non vi era nessuna riduzione dello spazio nel vano di carico interno. Le mitragliatrici erano brandeggiabili sia in direzione che in elevazione idraulicamente e il loro impiego era normalmente devoluto al 2° pilota che disponeva di un semplice ma efficace congegno di puntamento e sparo a pantografo.

I razzi venivano lanciati invece dal 1° pilota che si avvaleva di un congegno a riflessione M 60 A1 posto di fronte alla sua testa e sul quale era possibile introdurre l'elevazione da far assumere all'elicottero per ottenere la necessaria gittata.

In condizioni particolari, i ruoli fra i due membri dell'equipaggio si potevano scambiare ed il 1° pilota poteva altresì sparare con le mitragliatrici usando il proprio congegno di mira, mentre il 2° pilota poteva sparare i razzi senza però alcuna possibilità di puntamento. Così armato, il multiruolo poteva finalmente fornire un apprezzabile concorso di fuoco contro un avversario allo scoperto od obiettivi areali molli ed altresì proteggersi contro velivoli lenti nemici.

In previsione dell'arrivo di tali sistemi, il CAALE inviò sul finire del '70 due piloti istruttori di elicottero, Cap. F.N. D'Auria e Serg.Magg. A.Celaschi, alla Scuola dell'US Army Aviation di Fort Rucker per essere opportunamente addestrati sulle tecniche di impiego delle armi e sulle misure di sicurezza. Al loro ritorno in Italia, in previsione di dare inizio all'addestramento all'impiego dei sistemi d'arma, si dovette affrontare il difficile problema di trovare sul territorio nazionale un poligono di tiro che contenesse l'area di pericolo dei razzi, che arrivava a superare i 7 km di gittata.

Dopo approfondite ricerche e valutazioni, si dovette adottare, benché penalizzante in termini di distanza geografica dal CAALE, il Poligono Interforze del Salto di Quirra (PISQ) in Sardegna come unica possibilità rispondente alle specifiche di sicurezza e, nel Settembre del '72, si effettuò una prima attività "sperimentale" di tiro, limitatamente all'AB 205 il cui primo esemplare armato fu l'EI 277. Successivamente, i 205 ricevettero in alternativa al sistema M 21 il sistema M 23 costituito da una mitragliatrice MG 3 (la MG 42-59 modificata) cal 7.62 NATO, montata su candeliere all'altezza del sedile laterale posteriore ed impiegata da uno specialista, per ciascun lato dell'elicottero. Questo sistema era particolarmente indicato per l'autoprotezione del velivolo quando si effettuavano elitrasporti tattici di truppa durante le fasi delicate dell'atterraggio o del decollo.

Vi fu infine un progetto, rimasto solamente sulla carta per una successiva diversa soluzione, di installare sul multiruolo il sistema missilistico controcarro TOW onde valutare un arma in grado di intervenire su carri armati o postazioni protette.

Anche i CH 47C ricevettero un armamento protettivo costituito dai sistemi M 24, per le porte laterali ed M 41 per la rampa di carico posteriore, sempre con mitragliatrici MG 3 il cui impiego era devoluto agli specialisti d'equipaggio.

Con l'adozione di tali sistemi d'arma, l'ALE aveva fatto un ulteriore salto di qualità per l'ampliamento della gamma di missioni offerte alle truppe terrestri con il "concorso di fuoco" e per la garanzia di autoprotezione che offriva agli utilizzatori delle macchine ad ala rotante.

Dall'importante punto di vista tecnico-manutentivo, al 3° RRALE di Bergamo-Orio al Serio venne affidato l'incarico di curarne la manutenzione di secondo e terzo livello e personale del reparto venne inviato negli USA per seguire appositi corsi di abilitazione a tale tipo di interventi.

L'introduzione del volo tattico

L'esperienza suaccennata di impiego degli elicotteri in combattimento da parte dell'US Army nel Vietnam era già stata vissuta in precedenza dall'Esercito francese alcuni anni prima in Algeria e la "lezione" che era stata appresa in Nord Africa era servita all'Aviation Légère de l'Armèe de Terre (ALAT) per affinare le tecniche di impiego dell'ala rotante in operazioni ed a definirne un idoneo addestramento.

E fu proprio dalla Francia, che l'allora Comandante del Centro, Col. Bonanni, al rientro da una visita effettuata alle due locali Scuole di Volo di Dax e Le Luc alla fine del '72, riportò con se a Viterbo una copia dell'istruzione sul 'Vol Tactique', praticata da tempo con gli elicotteri di quell'Esercito.

Venne dato ordine alla Sezione Addestramento al Volo con Elicotteri del Reparto Corsi del Centro di tradurre il testo e di adattarne le manovre in esso descritte all'AB 206.

In breve tempo, furono codificate le modalità di condotta delle manovre di quello che fu nell'insieme denominato *Volo Tattico* e che comprendeva tutta una serie di *tecniche particolari di volo* (ricercata denominazione di quel modo di condurre il velivolo che i saggi avevano da tempo identificato con il "basso e piano", le vestali della Sicurezza di volo inorridite definivano come "manovre pericolose" mentre i piloti anziani, che le avevano inconsciamente praticate da anni, chiamavano familiarmente "puttanate").

Questo modo di pilotare, che permetteva al povero elicottero di sottrarsi alla vista ed al tiro del nemico sfruttando ogni piega del terreno o lembo di vegetazione, aveva lo scopo di aumentare le possibilità di impiego nella terza dimensione, entro altezze di volo limitate dal suolo a 300 piedi relativi, perché si ipotizzava che in operazioni lo spazio aereo al disopra di questo valore sarebbe divenuto il campo d'azione incontrastato degli aerei convenzionali e dei missili.

Dopo breve tempo, l'esperienza acquisita con l'AB 206 venne estesa anche ai multivolo in vista della loro effettuazione di missioni di elitrasporto tattico e concorso di fuoco.



Una pattuglia di due multiruolo AB 205 ed un ricognitore AB 206 armati.

A livello Ispettorato ALE, si codificò l'attività con la pubblicazione *n. 7500 - Istruzione tecnica sul volo tattico* e si dette l'avvio al CAALE ad una serie di corsi di *Qualificazione all'Impiego Tattico (Qu.I.T.)*, destinati a consentire agli equipaggi di volo di divenire Piloti Pronti al Combattimento (pomposamente chiamati "Combat Ready") e di impiegare i velivoli con le nuove modalità.

Il CAALE, in vista della mole di lavoro prevedibile per adeguare lo standard di tutti i piloti alla novità, creò nel '73, nell'ambito del dipendente Reparto Corsi, una Sezione di Volo dedicata a tale compito e denominata *Sezione Addestramento Impiego Operativo - S.A.I.O.*.

I corsi vertevano su tre principali aspetti:

- la familiarizzazione con l'esecuzione delle tecniche particolari;
- l'effettuazione delle innovative missioni di impiego;
- lo svolgimento dell'attività di tiro con i sistemi d'arma.

I piloti operativi (già in possesso di solida esperienza di volo) venivano rispettivamente addestrati al ruolo di *Comandanti di Unità Tattica*, *Comandanti di velivolo e Piloti Tattici*, in funzione del successivo incarico da svolgere a bordo dei velivoli nell'ambito del proprio reparto.

I tiri venivano effettuati, a partire dal '74, nel corso di apposite *Scuole di Tiro*, organizzate dal CAALE sul Poligono del PISQ. L'addestramento al volo tattico divenne pratica abituale al punto da venire introdotto, dopo i primissimi anni di esperien-



Lo stemma della Sezione Addestramento Impiego Operativo che si occupava del volo tattico e del tiro.

In basso.
Personale e mezzi partecipanti ad una "Scuola di Tiro" organizzata dal CAALE al PISQ.



za con i soli piloti esperti, a completamento dello svolgimento dei corsi formativi, anche se limitatamente alle tecniche di volo ed ai tiri.

La efficacia e professionalità della impostazione dell'attività operativa con gli elicotteri venne autorevolmente ed implicitamente riconosciuta nella già citata opera "Ali Italiane", dove si può leggere: "*...l'elicottero si è dimostrato meno vulnerabile di quanto non si temesse in un primo tempo, ma è pur sempre una macchina che va impiegata con cautela, come si è impiegata la cavalleria dal giorno in cui i fanti hanno avuto in mano un fucile. Puntare sulla velocità, sulla sorpresa, non rimanere esposti all'offesa nemica: questi sono i principi che valgono per la cavalleria e per gli elicotteri. Ma qui l'analogia finisce, perché l'elicottero opera in tre dimensioni: per ottenere la sorpresa deve giungere sugli obbiettivi a bassissima quota, sotto le cime degli alberi, defilandosi dietro i costoni, i ripari naturali, non esitando ad imboccare valli e canaloni. È questo un tipo di volo pericolosissimo, che può causare molte perdite fin dal periodo addestrativo in tempo di pace se non viene affrontato scientificamente; l'addestramento che l'ALE ha saputo creare a Viterbo, con gradualità, scrupolosa ricognizione dei percorsi, severa selezione, ha portato all'esecuzione di manovre perfette con un tasso di incidenti molto basso...*".

Vi fu inoltre un tentativo di estendere il volo tattico anche agli aerei utilizzando gli L 19, ma un incidente mortale in addestramento, in cui perirono un istruttore ed un allievo nello stesso '72, fece prudentemente rinunciare al programma.

Il CH 47 C "Chinook"

I vertici militari nazionali, proseguendo nel percorrere la strada della modernizzazione tecnica, decisero in quegli inizi di anni '70 di dotare l'ALE di una macchina ad ala rotante di almeno 20 tonnellate di peso massimo al decollo e capace di trasportare all'interno fino a 40 soldati equipaggiati o all'esterno carichi fino a 10 tonnellate sospese al gancio baricentrico (ad esempio un VTT M 113 od un obice da 155 mm).

La scelta era operabile tra il Sikorsky CH 53, adottato dall'Esercito tedesco occidentale ed il CH 47 già in servizio nell'Aviazione dell'US Army. La Società Agusta si



I primi CH 47C arrivati sul campo di Volo di Viterbo ed in carico al I REM erano parcheggiati all'aperto sul prato.

era assicurata la licenza di produzione di entrambi i velivoli e la MMI e l'AMI avevano commissionato due versioni derivate dalla macchina della Sikorsky, rispettivamente l'SH-3D per impieghi antisom e l'HH-3F per il SAR.

L'Esercito si orientò invece sul CH 47C, che nella recente guerra nel Viet Nam si era imposto nel ruolo connesso all'elitrasporto tattico-logistico e ne venne commissionato all'industria varesina un lotto di 24 macchine. Il CAALE inviò a Fort Rucker due piloti istruttori (Cap. F. Calì e Ten. E. Tech) per il passaggio macchina, l'impiego ed il corso istruttori, mentre due Ufficiali tecnici (Ten. P.P. Leporatti e Ten. N. D'Afghanistan) e tre Sottufficiali specialisti (Mar. Ord. A. Vico, F. Longo e F. Bianchi) vennero inviati a Fort Eustis per la parte tecnico-logistica.

Venne costituito a Viterbo, il 1° Settembre '72 un apposito reparto che avrebbe gestito i primi elicotteri assegnati (posto inizialmente alle dipendenze del Centro), denominato *I° Reparto Elicotteri Medi -REM* e ne venne nominato Comandante il Magg. G.Tafaro che così visse l'attività di quei momenti iniziali: "*....fui designato Comandante del REM l'1/9/72 ma, fino alla fine di quell'anno ed oltre, fui impegnato anche in altre attività (SAIO-SAVE, Standardizzazione,ecc.). Mi fu assegnata una stanzetta all'interno di una baracca ORAIS al Campo di Volo, priva di ogni suppellettile. Ricordo che, in quel periodo, quando scendevo da un velivolo al termine di una missione, spesso venivo raggiunto da un piantone che mi consegnava qualche foglio indirizzato al REM.*

Non mancavano le richieste di periodiche, situazioni, scadenzari vari, ecc., che andavano immancabilmente a finire in una cartella custodita all'interno del bagagliaio della mia autovettura privata Lancia Fulvia. In seguito, mi fu assegnato un Sottufficiale (M.llo Stasi) al quale diedi l'incarico di procurare qualche sedia, un tavolo, uno scaffale. I primi elicotteri presi in forza furono l'EI 800, giunto a Viterbo il 16 Febbraio '73 e l' EI 801, impiegati quasi esclusivamente per l'addestramento dei piloti e degli specialisti. Il mio compito principale era quello di tenerli sempre in linea di volo. Come fare? Semplice! Con l'aiuto dei pochi specialisti che intanto erano stati assegnati al reparto, organizzai l'attività in modo da effettuare la manutenzione nelle ore notturne (tenendo contatti telefonici permanenti con l'Agusta per la soluzione dei problemi e la richiesta di ricambi) e con un Sottufficiale che era quasi sempre in treno sulla tratta Viterbo-Vergiate (dove venivano prodotti gli elicotteri) e viceversa, per prelevare i ricambi e portarli al reparto. Nel frattempo, bisognava trovare il tempo di fare l'istruttore, l'esaminatore, il corso di caricamento e trasporto presso la Scuola di Aerocooperazione di Guidonia, un corso di manutenzione del CH a Vergiate e, 'dulcis in fundo', il corso di abilitazione al pilotaggio dello stesso Chinook. Attività piena ed entusiasmante! Il 18 Settembre '74 prelevai in Ditta il terzo elicottero, l'EI 802. Il REM poteva effettuare ora qualche missione operativa.

Cito per esempio il trasporto al gancio baricentrico di un gruppo elettrogeno da 6 tonnellate, effettuato ai primi di Novembre '74, da Bolzano alla stazione meteo dell'AMI sulla cima della Paganella coperta di neve. Entro la prima metà di Marzo del '75, gli elicotteri in forza al REM erano diventati sei. Memorabile la partecipazione alla rivista del 2 Giugno '75 a Roma con sei elicotteri su sei in forza al reparto! Avevamo ridimensionato la regola del 50% in linea di volo.

Dal 23 Giugno al 3 Luglio di quell'anno partecipammo, a ranghi completi, ad una esercitazione NATO diretta dal Generale Chiari (al tempo Comandante dell' 'Ariete') nella zona dei Poligoni del Tagliamento con rischieramento a Casarsa. Furono eseguiti elisbarchi di truppa, trasporti di artiglierie e di automezzi all'interno del vano di carico ed al gancio baricentrico, interventi organizzati ed eseguiti con precisione cronometrica nell'ambito di esercitazioni a fuoco inserite in un quadro

Dimostrazione di flottaggio del CH 47 C nel Lago di Bolsena.



di impiego di forze internazionali. Fu un'esperienza indimenticabile! Al rientro a Viterbo, mi predisposi per il mio trasferimento alla 'Centauro' per il periodo di comando e, dopo i ringraziamenti ed i saluti di rito agli equipaggi, entrai nel mio Comando al Campo di Volo ed ebbi la sgradevole sorpresa di constatare che dal mio tavolo erano spariti la targhetta con il mio nome ed altre mie cose. Dalla parete mancava una lupara (inefficiente) che era, in un certo senso, lo scherzoso stemma del reparto (ed era stata riprodotta nel distintivo del REM). In breve, ero stato cancellato! È vero che avrei dovuto lasciare il comando del REM dopo il rientro da Casarsa, ma non mi aspettavo che le SS.AA. avessero deciso di indicare, in mia assenza, la data del 1° Luglio'75 per l'avvicendamento ed il mio successore, senza nulla concedere alla forma ed al rispetto, ammucchiasse le mie cose in un angolo e si impadronisse della sedia (non posso chiamarla poltrona perché era piuttosto scomoda!). D'altro canto, la carta parlava chiaro: dal 1° Luglio doveva assumere il comando del reparto e lui aveva ottemperato, senza esitazione alcuna....".

In margine alla nascita del REM, è da ricordare che quando i primissimi velivoli giunsero a Viterbo, crearono con la loro mole e con l'effetto del flusso provocato dai loro rotori in movimento non pochi insoliti problemi alle attrezzature ed agli uomini non avvezzi a gestire tale tipo di problema.

Le dimensioni di ingombro dei velivoli comportarono che i due hangar previsti per il loro ricovero, costruiti inizialmente per ospitare gli elicotteri multiruolo del I REUG (di "statura" ben più modesta), dovettero essere materialmente sollevati di un paio di metri dalle fondamenta per poterceli far entrare. Vi fu

addirittura un incidente di volo, ad un aereo del locale AeroClub che, decollando nella scia di un CH, entrò nella inattesa fortissima turbolenza del flusso dei rotori, perse il controllo e precipitò causando la morte di uno dei due membri d'equipaggio.

Anche l'assistenza tecnica di 2° Livello dovette essere appositamente definita e, dopo un primo coinvolgimento del 1° RRALE di Bracciano, si dovette dare vita ad un *Nucleo Tecnico CH 47* sul Campo di Volo di Viterbo, che si incaricò di gestire la manutenzione delle prime macchine. Al contempo però, l'Ufficio Materiali ALE emanò le direttive per la creazione di un apposito Reparto che, a similitudine degli esistenti RRALE, avrebbe assicurato la manutenzione dell'intera flotta.

La partecipazione alla spedizione sull'Everest

Nel primo semestre del '73 l'ALE partecipò, con due elicotteri AB 205, alla spedizione geografico-scientifica "Everest '73" che l'esploratore Guido Monzino aveva organizzato per la scalata del tetto del mondo, con compiti di supporto logistico e di soccorso costituendo in tale occasione un "*Nucleo Tecnico Elicotteri*".

Il personale dell'Aviazione Esercito era costituito da cinque piloti: Col. R. De Zuani (Capo Nucleo) - Cap. P. Landucci - Ten. L. Pecoraro - M.llo G. Brunamonti - S.M. N. Paludi, e da sei tecnici specialisti: Cap. G.C. Gallesi - M.llo E. Malerba - M.llo G. Maiu - M.llo G. Ferro - S.M. F. Bucci - S.M. F. Cristallo. I velivoli, appena ritirati dalle linee di montaggio della ditta Agusta, furono sottoposti alla messa a punto e parziale verniciatura di muso e deriva di coda in rosso presso il 3° RRALE di Orio al Serio ed a controlli di prestazione da parte dei piloti del RAL della Scuola Militare Alpina, nell'ambiente di volo d'alta quota della Valle d'Aosta.

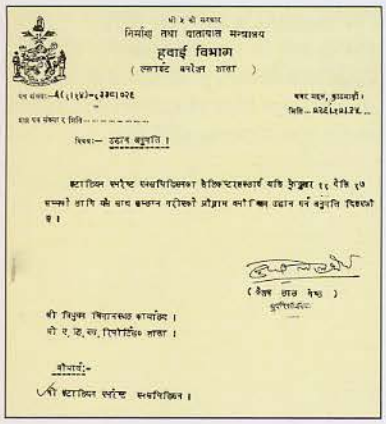
Uno di questi piloti, Cap. Paolo Landucci, così rievocava lo svolgimento della missione in quell'ambiente dopo il suo rientro in Italia: "*...nella fase preparatoria, sia in Patria sia in Nepal, é fuor di dubbio che il manuale di volo dell'AB 205 era divenuto il nostro vangelo ed il nostro pane quotidiano. I grafici delle prestazioni erano lì ad indicarci con la fedeltà delle cifre e delle linee i limiti di impiego. In particolare, temevamo alle quote più alte la presunta riduzione del controllo longitudinale a causa della diminuita efficienza del rotore di coda e la possibilità del verificarsi dello spegnimento della turbina nel corso di richiesta improvvisa di potenza a bassa velocità. In realtà, nessuna delle due possibili eventualità si è verificata; in particolare, possiamo dire che la stessa normale*

A sinistra.
Uno dei due AB 205 destinati alla spedizione sull'Everest viene caricato parzialmente smontato su un C 130 dell'AMI sull'aeroporto di Bergamo Orio al Serio.

A destra.
Aeroporto nepalese di Kathmandu: si riassembla l'elicottero dopo averlo scaricato dal C 130.







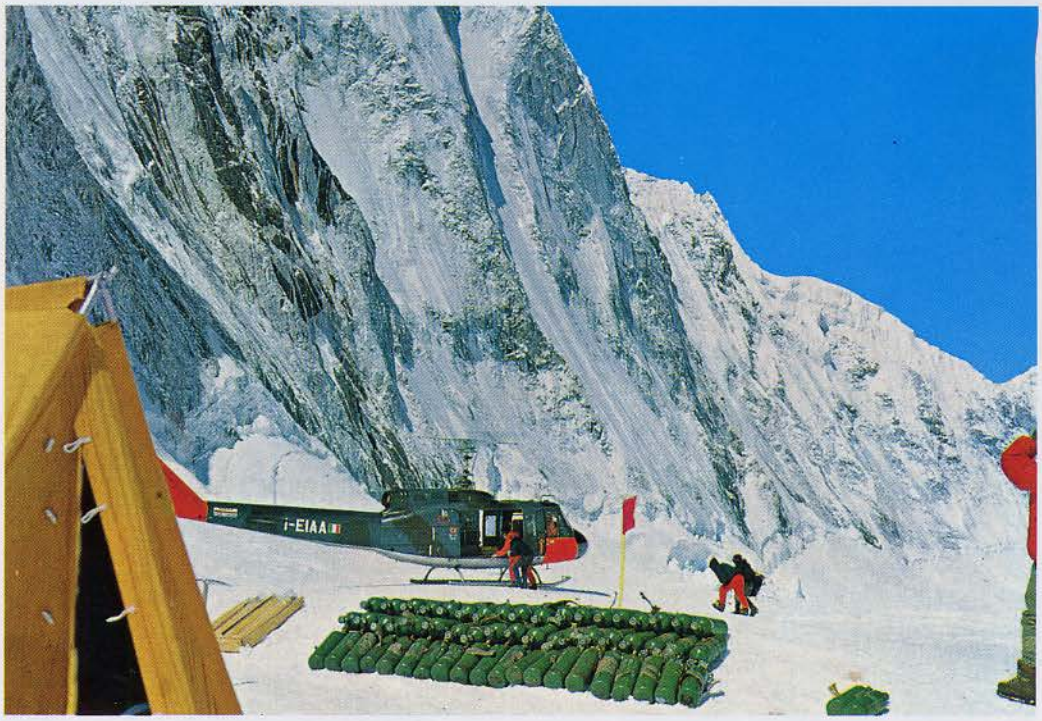
निर्माण तथा यातायात मन्त्रालय
हवाई विभाग
(एयरपोर्ट मैनेजर आफिस)

विषय:— उड्डान अनुमति ।

(मैनेजर आफिस मेच्छ)

La lettera ufficiale dell'autorità nepalese che autorizzava l'attività di volo degli elicotteri italiani.

A fianco.
Il campo "2" di quota 6500 m. L'impiego degli elicotteri permise di sostituire agevolmente decine e decine di portatori "sherpa" per il trasporto dei materiali.



riduzione della potenza (a 6000 metri i 1400 HP a livello del mare del turbomotore Lycoming T53-L13 si riducevano a meno di 700) che costringeva alla più prudente utilizzazione di ogni singolo...cavallo, escludeva che si potessero richiedere brusche erogazioni di potenza con possibilità di conseguenti 'flame out'. Al termine della spedizione e specialmente ora che è possibile analizzare con maggior calma gli aspetti tecnici e di impiego degli elicotteri, dobbiamo ammettere che i nostri mezzi hanno superato la prova in modo superiore ad ogni previsione facendo riconoscere che il 205 merita la fiducia incondizionata di tutti i piloti".

Il noto giornalista Egisto Corradi, durante un suo reportage sulla spedizione, ha così descritto il lavoro degli elicotteristi:

"....Kathmandu è un posto di aria dolce e di fiori dappertutto: ma è anche un posto nel quale trovare una semplice chiave inglese è un miracolo. Che dico chiave inglese! A Kathmandu non ci sono nemmeno stracci, quegli stracci unti che da noi si trovano persino nei laboratori dei meccanici di biciclette. Il Nucleo Elicotteri ha così cominciato portandosi al seguito un supporto logistico completo, stracci inclusi. Ed inclusa una gru, fabbricata apposta e smontabile come un meccano per essere trasportata in aereo, destinata a montare gli elicotteri non appena questi furono tratti dai capaci ventri del C 130. La gru ci voleva, così come ci volevano gli stracci ed altro. Questo aeroporto di Kathmandu ha di bello (o di brutto) che è forse l'unico al mondo aperto al transito ed al traffico di tutti, uomini e veicoli anche a trazione animale, cosicché quando un aeromobile deve atterrare o decollare, suona a lungo una gran sirena e tutti sgomberano, più o meno. Bene, è stato davanti ad una platea mutante di spettatori che gli uomini del Nucleo Elicotteri hanno compiuto all'aperto, in una trentina di ore il montaggio degli elicotteri giunti dall'Italia; in una trentina di ore invece che in quattro volte tanto. Lavoravano dalle sei del mattino alle nove di sera come matti. A tavola non parlavano d'altro che di parti di elicotteri, di riparazione di elicotteri. La



Da sinistra a destra: il Ten. Pecoraro, il Col. De Zuani ed il Cap. Landucci posano a fianco di uno dei due elicotteri impiegati nella spedizione IEE 73.

notte probabilmente sognavano gli elicotteri. Sintesi: gli elicotteri della spedizione hanno volato complessivamente per oltre settecento ore, con un coefficiente di utilizzo che è risultato quasi del 98%. In tre o quattro mesi, per dirla in altri termini, queste delicatissime macchine volanti sono state ferme, maltempo a parte, per tre giorni soltanto. Per i piloti invece, un conto è atterrare in una bella giornata come 'exploit' sulla vetta del Monte Bianco ed un conto è decollare, volare, atterrare e ridecollare in quegli spaventosi labirintici budelli che sono le valli himalaiane, specie in quella valle del Khumbu che porta all'Everest, a quote fra i tremila ed i seimilacinquecento metri. 'Credo - dice il Colonnello De Zuani, che pure fino al 31 Dicembre dello scorso anno è stato Comandante del reparto elicotteristico della Scuola Militare Alpina di Aosta - che ognuno di noi si sia fatto qualche capello bianco in più, pilotando da quelle parti.' Se gli scalatori della spedizione hanno fruito di precedenti esperienze, i piloti degli elicotteri non hanno potuto avvalersi assolutamente di nessuna esperienza altrui. A parte che gli Agusta Bell sono apparecchi del tutto sconosciuti nel Nepal e nei paesi vicini, già la parte più 'facile' delle rotte percorse (i 130 km tra Kathmandu ed il Campo Base arretrato di Lukla a quota 2800, in una specie di fondo di pozzo) era tutt'altro che agevole perché la si seguiva con carte del 1924, dovendo superare gli oltre quattromila metri del passo di Lamgiura e senza radio assistenza (il radiofaro di Kathmandu serviva in pratica solo per allontanarsi dalla città). Volare poi

La carcassa dell'AB 205 incidentato in atterraggio sul ghiacciaio del Khumbu sul Monte Everest.



da Lukla al Campo Base (m 5400) ed al Campo Base Avanzato (m 6200), con soste eventuali nei tre o quattro luoghi possibili nella valle del Khumbu, comportava un'aliquota di rischio non indifferente. In primo luogo per la facilità quasi quotidiana con la quale la valle veniva improvvisamente chiusa da nebbia o nuvolaglia; il che veniva aggravato dalla impossibilità di fermare il motore in luoghi situati oltre i 4200 metri di quota (per la conseguente impossibilità di rimetterlo in moto data la quota). In secondo luogo, dalla frequenza di correnti ascensionali e discensionali di valori assolutamente sconosciuti nelle nostre valli alpine. 'Con il motore al minimo - aggiunge il Col. De Zuani - si poteva capitare dentro a correnti ascensionali che portavano su a 900-1000 metri al minuto. E viceversa, dentro a correnti discendenti è successo di scendere alla stessa velocità, con il motore al massimo ed i comandi predisposti per salire di quota. Ognuno di noi cinque ha dovuto più volte in questi casi imboccare una rotta di scampo e sperare che le correnti non arrivassero fino a terra."

Malgrado queste premesse poco incoraggianti, l'attività di volo della spedizione fu caratterizzata da un solo incidente (un vero record in questo campo per la quota a cui si è prodotto) che si risolse per le persone a bordo fortunatamente per il meglio e che uno dei due piloti dell'equipaggio, il Ten. Luigi Pecoraro, così ricorda: *"....giorno 17.4.1973, Cap. Landucci 1° P - Ten. Pecoraro 2° P - S.M. Cristallo Spec., Elicottero EI 325 (nominativo internazionale I-EIAA), località: ghiacciaio del Khumbu o meglio, dove lo stesso ha origine, cioè il Western CWM Glacier a quota 6400 circa.*

Questa conca, con forma pressoché uguale a quella di un ferro di cavallo con apertura degradante verso valle a W-NW e nella quale impostavamo il solo circuito possibile per eventuali atterraggi di emergenza-soccorso al Campo 2 (posto al centro dell'intera conca), era circondata sui tre lati dal Monte Everest (8848 m) dal Monte Lhotse (8501 m) e dal Monte Nuptse (7879 m). Non era la prima volta che volavamo nella conca, anzi tutti avevamo già maturato una certa esperienza ed addirittura un paio di atterraggi

a testa in giorni diversi a cominciare dall'inizio del mese e proprio per far fronte a qualche emergenza del gruppo alpinistico. In parole povere, dopo l'emozione del primo circuito e del primo atterraggio, osservando sempre le dovute norme di sicurezza come ossigeno, etc., questo genere di attività, pur non venendo sottovalutata, ci lasciava abbastanza tranquilli. Descrivere la manovra punto per punto mi sembra inutile mentre è bene spiegare perché quel giorno vi sia stato l'incidente. Nella zona erano state riscontrate di norma variazioni di temperatura che andavano dai -35°C dell'alba ai +10-15°C del primo pomeriggio. La nostra attività era stata effettuata quasi sempre di tardo mattino, primissimo pomeriggio, in un certo senso nelle ore peggiori per quanto riguarda la temperatura, senza però problemi. Quel giorno, l'emergenza di recuperare un ammalato di edema polmonare si ebbe nel tardo pomeriggio (per noi un orario insolito) cosicché, inconsciamente, non immaginammo che nella massa d'aria esistente a ridosso della parete Nord del Nuptse, che noi ci accingevamo ad interessare per percorrere la gamba sottovento del circuito (unico possibile con finale-prua diretto allo sbocco della conca per eventuale riattaccata), in funzione della rapida diminuzione di temperatura a causa della progressiva calata del sole, si creava una corrente di stramazzo che ci spinse inesorabilmente verso il sottostante ghiacciaio dove impattammo pesantemente con conseguente rottura del carrello e terminando la nostra corsa con l'urto violento contro un muretto di ghiaccio. Ci fu il distacco dell'albero del rotore principale, che finì la sua corsa 20 m più avanti; l'elicottero fu considerato ovviamente irrecuperabile data la quota. L'equipaggio non subì che qualche graffio, ad eccezione dello specialista che urtando nel retro del mio seggiolino si procurò una lieve crinatura ad una scapola...".

Il risultato tecnico-sportivo dell'impresa ebbe notevole risonanza anche in campo internazionale (basti pensare che l'AB 205 I-EIAA con un suo atterraggio a 6500 metri conquistò il record mondiale di categoria, superando la quota di tangenza massima di 6100 metri dichiarata dalla ditta costruttrice). Al rientro in Patria, i componenti del Nucleo Elicotteri furono insigniti dal Capo dello Stato dell'Ordine di Cavaliere della Repubblica mentre il Col. De Zuani fu nominato Commendatore.

L'attività della Scuola di Latina

L'attività della Scuola AMI di Alghero a favore dell'Esercito si era interrotta nel '72 a causa della ridotta domanda di nuovi piloti da immettere nella branca dell'ala fissa, per il preponderante interesse dell'ALE per l'elicottero. Nel '74 però se ne stava ridelineando la richiesta in vista della radiazione degli L 21 B e della immissione in servizio della nuova generazione di aerei, gli SM 1019, per cui fu chiesto all'AMI di riprendere l'addestramento basico dei piloti per la Forza Armata e lo SMA, in considerazione di motivi interni, optò per l'aeroporto di Latina dove esisteva da tempo la Scuola Plurimotori.

Nell'Aprile di quell'anno, si tenne il primo dei nuovi Corsi, il 34° P.O., nei quali gli allievi piloti iniziarono ancora a volare sull'onusto e vetusto L 18C mentre, al successivo arrivo a Viterbo, si sarebbe proseguito direttamente con l'L 19, in attesa di giorni migliori.

Dopo qualche tempo, con la radiazione dal servizio dell'L18, si iniziò direttamente sull'L19 chiudendo così una pagina di storia nell'addestramento basico che era durata quasi venticinque anni.

Sotto.
Il pilota istruttore del CAALE, Cap. A. Laruccia (casco da volo scuro), seduto ai comandi di un Bell 47G maltese.

In basso.
Da un CH 47 dell'EI si scarica un Bell 206 maltese sull'aeroporto di Bergamo Orio sul Serio per una revisione tecnica.



La Missione Militare a Malta

Nei primi mesi del '74, l'ALE ebbe occasione, per la prima volta dalla sua costituzione, di far varcare i confini nazionali a dei suoi componenti per partecipare non ad una delle consuete esercitazioni multinazionali, bensì per addestrare piloti e specialisti di un altro Stato estero.

L'isola di Malta, da poco tempo indipendente, era uscita politicamente dalla sfera d'influenza comunista e si era rivolta all'Occidente per ottenere aiuti economici e per organizzare il proprio seppur piccolo apparato difensivo. L'Italia, grazie alla sua vicinanza geografica, fu privilegiata in questo ambito ed inviò una nutrita spedizione dell'Esercito che operò sollecitamente nel campo dei lavori militari e dei collegamenti. In questo contesto, furono inviati altresì un pilota istruttore di elicotteri ed un meccanico specialista del CAALE per fornire addestramento avanzato ai locali piloti dell'Esercito e della Polizia, che avevano ricevuto un certo numero di elicotteri Bell 47 G dalla Germania Federale. I primi baschi azzurri a mettere piede sull'isola furono il Cap. L.R. Punzo (pilota istruttore) ed il Mar.Ca. F. Crucianelli (specialista elicotteri) entrambi del CAALE. Anche il 3° RRALE venne interessato nel programma in quanto curò la revisione generale e modifica di cinque velivoli maltesi (un AB 206 e quattro Bell 47G) nonché l'addestramento di personale tecnico isolano.

Il lavoro svolto dagli aviatori dell'EI fu molto apprezzato e la presenza ALE si protrasse per circa un decennio, con una sospensione dal '79 all' '81 per difficoltà di ordine interno maltese, e con varie rotazioni di personale, fino al definitivo rimpiazzo con un team dell'AMI che assunse anche il compito di svolgere il servizio SAR nelle locali acque territoriali.



Il Raduno Nazionale degli Osservatori Aerei

Dopo la nascita dell'Aviazione Leggera dell'Esercito che, come è stato detto in precedenza, è stata costituita sulla base dell'esperienza fatta dagli O.A. nel periodo anteguerra e durante la II Guerra Mondiale, la figura dell'Osservatore dall'Aeroplano aveva inevitabilmente perso quel suo ruolo, che lo aveva caratterizzato a partire dal '24, di inseparabile compagno di voli di ricognizione, collegamento ed osservazione del Pilota dell'Aeronautica.

Il P.O. si era ormai "messo in proprio" ed i tradizionali fabbisogni della Forza Armata nell'ambito della terza dimensione venivano svolti da più di vent'anni in maniera autonoma e con ampia soddisfazione di tutti.

I corsi addestrativi degli O.A. erano tuttavia proseguiti a Guidonia ed ai nuovi brevettati venivano assegnati i compiti di GLO (Ground Liaison Officer) presso le unità dell'AMI nell'ambito dell'aerocooperazione.

Il 26 Maggio '74, in occasione appunto del cinquantenario dello svolgimento dei Corsi per l'Osservazione Aerea, si tenne a Guidonia il Raduno Nazionale degli O.A. (anche della MMI e dell'AMI) e dei P.O., nel corso del quale si rinsaldarono i vincoli di tutti coloro che si fregiavano del distintivo recante la "teda" e si inaugurò, all'interno della Scuola di Aerocooperazione della cittadina alle porte di Roma, il monumento agli Osservatori Caduti.

Il Gen. Muscarà, che come O.A. e P.O. poteva a pieno diritto essere considerato



Il monumento agli Osservatori Caduti di Guidonia viene sorvolato da una formazione di cinque T.6 dell'AMI nel giorno della sua inaugurazione.

come la persona che perpetuava le tradizioni di quella Specialità ebbe così a commentare l'evento: "*È stato necessario accettare la trasformazione, senza che nulla si perda dei valori preesistenti che anziani e giovani sapranno custodire nella loro interezza. Il vento innovatore non ha imposto sottomissione o diminuzioni; ha soltanto sospinto verso indispensabili aggiornamenti.*"

Il SIAI Marchetti 1019 'Jet STOL'

Il requisito operativo formulato da alcuni anni dallo SME per acquisire una nuova generazione di aereo leggero idoneo a "rinverdire" la linea dell'ala fissa per l'ALE, aveva stabilito che si necessitava in sostanza di un nuovo biposto in tandem a carrello convenzionale con ruotino di coda, in grado di operare da terreno naturale, con ottime prestazioni di decollo, atterraggio e salita, nonché di virare a raggio stretto senza perdere energia.

L'ala alta doveva essere mantenuta per ragioni di buona visibilità del terreno. In sostanza, un L 19 con rapporto potenza/peso decisamente migliorato ed altre modifiche intese ad ottimizzare il risultato. Con la disponibilità sul mercato, a partire dal '68 del turbomotore Allison C18, che verrà adottato per l'elicottero AB 206, germogliò alla SIAI di Sesto Calende l'idea di offrire all'Esercito una radicale ed economica soluzione al problema dell'ammodernamento della flotta di aeroplani.

Il primo esemplare di SM 1019 sull'aeroporto di Vergiate dimostra le sue doti di decollo corto.



In seno alla Ditta aeronautica fu presa d'acchito una decisione per certi versi originale: rimotorizzare un L 19 con un motore a turbina e progettare, disegnare e costruire un prototipo originale, derivato dallo stesso, ed incorporante tutte le caratteristiche del futuro aeroplano di serie. Un Cessna L 19 in veste civile fu reperito sul mercato statunitense dell'usato e spedito in Italia alla fine del '68. La cellula fu rapidamente revisionata, subendo soltanto le modifiche indispensabili ad accogliere l'installazione del nuovo motore, più potente del precedente di oltre il 50% e ben più leggero e, per stringere i tempi, la coda fu mantenuta immutata lasciando al pilota collaudatore il compito di verificarne in volo la stabilità.

Durante questi primi voli risultò chiaramente che i piani verticali andavano rifatti ed iniziò immediatamente la progettazione della coda, il che avvenne su un secondo L 19, ceduto dall'ALE e che venne inoltre strumentato a dovere secondo gli standard imposti dal'RSV dell'AMI ed a cui venne dato il nome di SM 1019.

A questo punto, lasciamo al Comandante Ghisleni che, come detto all'inizio del testo, condusse tutto il programma di sperimentazione, proseguire secondo quanto scrisse agli inizi dei '90:

"....dopo le prove fatte alla Sperimentale di Pratica di Mare si svolse la valutazione tecnico-operativa presso il CAALE a Viterbo. Il pilota collaudatore conserva ricordi molto belli di quel periodo: prima di tutto la squisita ospitalità offertagli a tutti i livelli, anche dentro le spartane baracche della 'standardizzazione' con le loro stufe a cherosene e gli spifferi dei venti di gennaio. Gli schietti rapporti con gli aviatori


REGISTRO AERONAUTICO ITALIANO

CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE DEL TIPO DI AEROMOBILE

CERTIFICATO N° A. 119

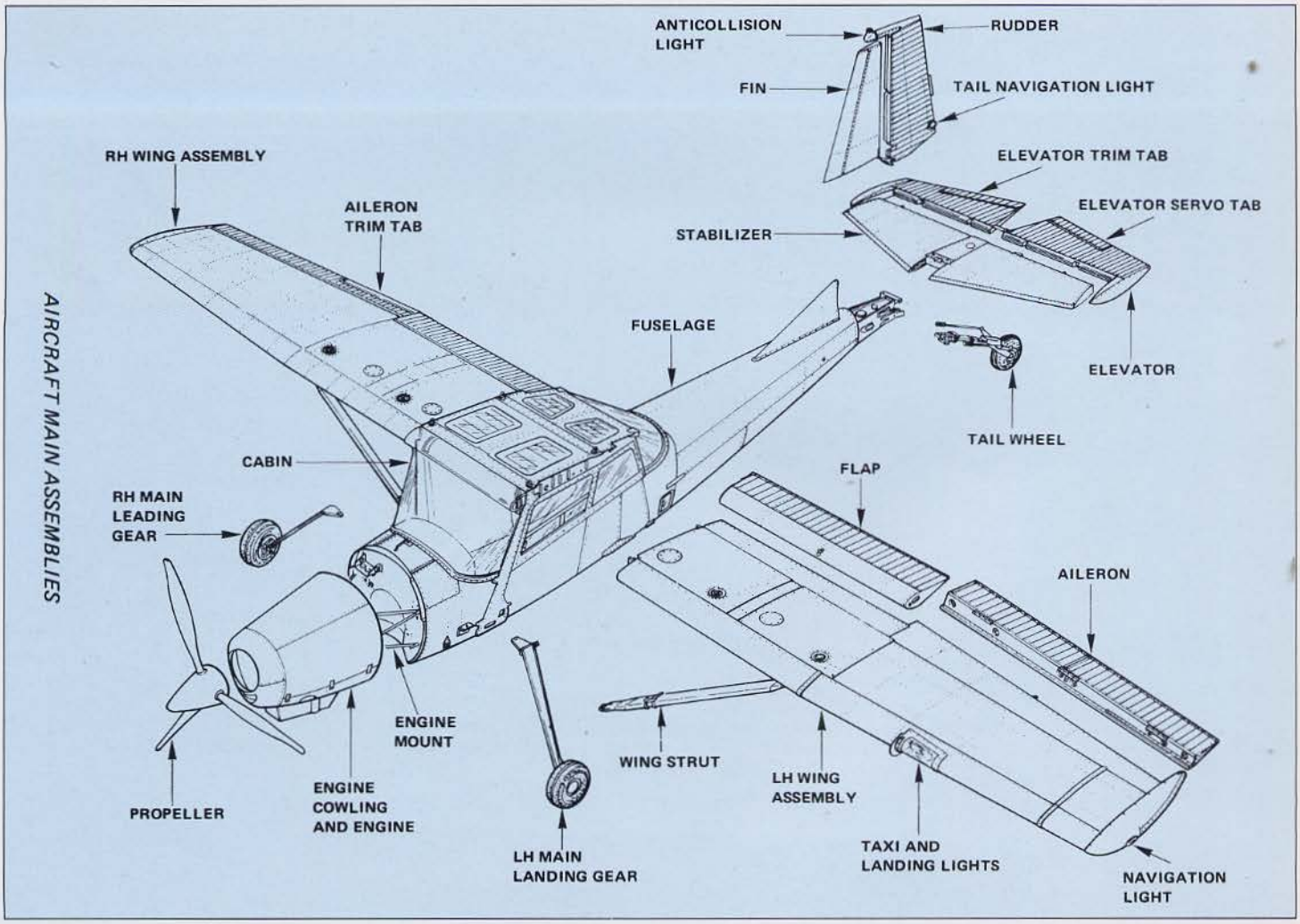
TIPO DI AEROMOBILE SM 1019 (utilizzato - categoria semi-acrobatica)

DITTA DI COSTRUZIONE SIAI MARCHETTI S.p.A. Sesto Calende (Varese)

11 giugno 1969

25 ottobre 1969

Il documento di certificazione del registro Aeronautico Italiano del nuovo aereo leggero per l'EI, SM 1019





Il simulatore per SM 1019 SIACEC 301 impiegato al Centro ALE per l'addestramento dei piloti.

dell'Esercito, la scoperta di certe forme di volo con gli aeroplani leggeri, magari per certi aspetti un po' 'naïves', ma forse proprio per questo così affascinanti. Forse quei piloti sono oggi tutti quanti vecchie cariatidi in pensione, ma certamente erano allora le colonne portanti dell'ala fissa in seno all'ALE. Insomma il 1019 piacque a tutti coloro, aviatori in kaki o in grigio azzurro, che ebbero modo di provarlo. E venne il giorno della scelta finale, che fu favorevole, nonostante un atterraggio ultracorto (a valutazione completata) che acciaccò il prototipo proprio mentre la commissione era in seduta per pronunciare il verdetto definitivo....".

L'aereo entrò in servizio, a partire dal '75, in ottanta esemplari, ricevendo una numerazione di fusoliera dall'E.I. 401 all'E.I. 480 ed il 2° RRALE di Bologna curò la parte relativa ai ritiri presso la Ditta costruttrice. Per permettere ai piloti di venire addestrati sul nuovo tipo di velivolo, essendo divenuto imperativo risparmiare quanto possibile sulle ore di volo, furono adottati e messi in attività al CAALE due esemplari di un simulatore di volo, il SIACEC 301/1019, basato sulla cabina di pilotaggio e sulla strumentazione del 1019 e destinati alla familiarizzazione con il volo strumentale e la radio-navigazione.

Nel '77, fu effettuata altresì una sperimentazione di impiego di sistema di armamento per l'aereo costituito da due lanciarazzi M 157 (gli stessi impiegati dall'AB 205) sospesi alle semiali ed impiegati dal 1° pilota con un apposito congegno di puntamento. I risultati della sperimentazione furono oltremodo soddisfacenti, riguardo alla precisione nel tiro che la piattaforma molto stabile dell'aereo assicurava (anche nel volo tattico radente al terreno), soprattutto se comparata agli scadenti risultati conseguiti dagli elicotteri.

Malgrado ciò, difficoltà di natura tecnica nell'assicurare una protezione al velivolo ed all'equipaggio (blindovetro, sedile corazzato, ecc.), relegarono la valutazione al rango di esperimento e la cosa non ebbe seguito.

La partecipazione alle competizioni sportive

Un settore nel quale invece il 1019 non ebbe rivali fu quello delle competizioni aeree nazionali ed internazionali perché ogni volta che un equipaggio del Centro partecipava come concorrente, il risultato di "prima donna" era assicurato.

A partire dal '82 e fino al '88, le manifestazioni aviatorie interessate furono il "Giro Aereo Internazionale d'Italia" sul territorio nazionale, il "IV Rally Aereo di Andalusia" nell'83 ed il "V Campionato del Mondo" in Spagna nell'86.

Un riepilogo delle partecipazioni e dei piazzamenti è fornito dalla seguente tabella:

Anno	Gara	Piloti ALE	Partecipanti	Piazzamento
1982	*Giro Aereo d'Italia*	Ten. D'Agostino Ten. Di Dio	65	16° posto (1° velocità)
1983	*Giro Aereo d'Italia*	Cap. Patti M.M.A. Conti	58	1° posto (1° velocità)
	Rally Aereo Andalusia	Cap. Patti M.M.A. Conti	48	5° posto
1984	*Giro Aereo d'Italia*	Cap. Patti Ten. D'Agostino M.M.A. Conti S.M. Bergonzi	57 57	4° posto 8° posto
1985	*Giro Aereo d'Italia*	Ten. D'Agostino Ten. Di Dio	46	2° posto
1986	*Campionato di Spagna*	Ten. D'Agostino Ten. Di Dio	57	10° posto
	Giro Aereo d'Italia	Ten. D'Agostino Ten. Di Dio	45	3° posto
1988	*Giro Aereo d'Italia*	Ten. Bodini M.M.A. Conti	41	15° posto

Nella pagina a fianco.
Le parti essenziali costituenti il SM 1019.



Il SM 1019 dell'ALE partecipante al Giro Aereo d'Italia del 1985.

Il "papero" va in pensione

L'arrivo dell'agile e prestante SM 1019 rappresentò il classico "cambio di marcia" per la componente ad ala fissa perché decretò il graduale ritiro dall'impiego degli L 18C ed L 21B che non erano ormai più, dopo quasi 25 anni di onorato servizio e decine di migliaia di ore di volo, impiegabili proficuamente da una organizzazione ultramoderna come l'ALE.

In considerazione anche dei problemi logistici nel campo dei rifornimenti e dei ricambi che il loro mantenimento in servizio avrebbe comportato, il Comando Materiali ALE decise pertanto di restituire, come era negli accordi, all'amministrazione statale USA gran parte dei velivoli ancora efficienti o dichiarati fuori uso, che vennero accantonati in attesa della bandita di un asta per la loro vendita. Ne furono trattenuti in servizio un esiguo numero necessario per il mantenimento del brevetto ad uno sparuto gruppo di Piloti Allenati che non avevano il passaggio su altre macchine. L'asta, riservata a compratori nordamericani in condizione di aggiudicarsi l'intero quantitativo (all'incirca 200 macchine) si tenne nell''81 e molti aerei, subito rivenduti, vennero immatricolati da acquirenti, in maggioranza statunitensi, e ripresero a volare.

Alcuni di questi patiti degli aerei d'epoca, mantennero la colorazione mimetica italiana, comprese le coccarde tricolori e la scritta ESERCITO sulla fusoliera, aggiungendo soltanto a piccole lettere l'immatricolazione americana ICAO.

Pochissimi L 18C furono concessi all'Aero Club d'Italia ad un prezzo simbolico e continuarono a fare onestamente il loro lavoro di addestratori in Italia.

Un esemplare di L 18C ed uno di L 21B sono inoltre esposti al Museo della Motorizzazione della Cecchignola (Roma) per ricordare il grosso contributo dato nei primissimi anni da questo Corpo all'ALE.

A questa generazione di aerei va comunque il commosso ringraziamento di centinaia di piloti militari che, grazie a loro, hanno potuto coronare l'eterno sogno di Icaro ed il riconoscimento che se l'Aviazione dell'Esercito ha potuto divenire una realtà il merito involontario appartiene in buona parte anche ad essi, come è testimoniato dal "giallone" esposto sul piazzale della Bandiera del Centro che, recando l'immatricolazione I-EIMU, costituisce altresì un imperituro tributo alla figura del Generale Muscarà, patrocinatore della Specialità.



In alto.
Il Gen. Giannetti, Comandante del Centro, ed il Mar. Magg. Conti si apprestano ad effettuare l'ultimo volo dell'L 21 B E.I. 117 prima della sua definitiva radiazione.

A fianco.
Il Gen. Toledo, già Ispettore dell'ALE e presidente nazionale dell'ANAE, assiste alla benedizione dell'L 18C I-EIMU preservato come monumento sul piazzale del Centro ALE di Viterbo.







A sinistra.
L'L 21B conservato al Museo della Motorizzazione della Cecchignola di Roma.

A destra.
Uno degli L 21B ritornati negli USA ridipinto in giallo ocra ha conservato le coccarde tricolori dell'E.I..

La denominazione militare dei velivoli

Con l'acquisizione di nuove generazioni e modelli di velivoli (si avevano in linea non meno di 10 macchine diverse), si era venuta a creare una notevole confusione nell'identificare chiaramente, soprattutto per i non addetti ai lavori, a quale velivoli ci si rivolgesse e per compiere quale missione, anche perché nel frattempo alcuni aerei non erano più operativi. Si pensò così di passare dalla denominazione commerciale del modello di ciascun mezzo, ad una sua indicazione militare con un acronimo corrispondente al suo ruolo svolto in seno all'ALE e quindi si stabilirono le seguenti sigle:

Velivoli	Sigla	Modello
Aerei Leggeri:	AL-1	L 19
	AL-2	SM 1019
Elicotteri da Ricognizione	ERI-1	AB 47 G3
	ERI-2	AB 47J
	ERI-3	AB 206/A ed A1
Elicotteri Multiruolo	EM-1	AB 204B
	EM-2	AB 205
Elicotteri Trasporto Medio	ETM-1	CH 47C

Inoltre, se il velivolo era armato, si faceva seguire la sigla da '/A' (es., un AB 206 armato diventava ERI-3/A, mentre per un multiruolo AB 205 si adottava EM-2/A).

In tal modo, anche gli utilizzatori non avevano più dubbio su cosa richiedere, compilando la richiesta di missione, perché la indicazione del tipo di velivolo da impiegare era facilitata ed intuitiva.

Il nuovo assetto dell'Esercito

Verso la fine del '75, l'Esercito subì una profonda trasformazione tesa a ridistribuire le forze disponibili su di un modello che tendeva alla "qualità" abbandonando il precedente concetto di "quantità".

Tutte le Armi vennero interessate alla trasformazione e la componente aerea,



Sopra.
La ridistribuzione dei reparti ALE dopo la ristrutturazione del '76.

Sotto.
La copertina del periodico elicotteristico 'Ala rotante' interamente dedicato al venticinquennale dell'ALE.



sempre considerata a livello prioritario, ebbe anch'essa la sua riconfigurazione.

A tale proposito, è interessante rileggere come vide la cosa il Gen. Filippo Stefani autore dell'opera monumentale "La storia della dottrina e degli ordinamenti dell'Esercito Italiano", che così riportò: "*...Nel riguardi dell'A.L.E. non vi furono, da parte dello Stato Maggiore, incertezze e perplessità concettuali e neppure ritardi di realizzazioni anzi, sul piano dottrinale e su quello della costituzione delle prime unità vennero anticipati altri Eserciti e si mantenne costantemente il passo con la evoluzione dei criteri di impiego e della tecnologia. Una minore insufficienza di risorse finanziarie avrebbe consentito un ulteriore potenziamento della componente elicotteristica armata - esigenza particolarmente sentita nel settore di pianura dello scacchiere nord-orientale italiano e nelle zone del resto del territorio nazionale vulnerabili agli sbarchi dal cielo e dal mare - ma avere coperto in una certa misura e con mezzi rispondenti ed efficaci tutte le esigenze, costituì un successo di grande rilievo... Nel riassetto del '75 si trattò in sostanza di una profonda riorganizzazione dell'A.L.E. della quale non solo venne meglio razionalizzato l'impiego ma meglio caratterizzate l'individualità e la fisionomia, divenute molto simili a quelle di un vero e proprio corpo a se stante*".

Il nuovo assetto che assumevano i reparti, accentrati a livello S.M.D., S.M.E., C.M.T. di Regione, C.A., Divisioni, B. Paracadutisti e B. Missili, in base alle disposizioni emanate in data 20 Maggio '75 da S.M.E. Ordinamento, si basava su: *Raggruppamenti, Gruppi Squadroni e Squadroni Autonomi.*

Nell'intento di dare alle unità di volo una denominazione meno generica di quella precedentemente adottata, l'Ispettorato ALE (artefici l'Ispettore A. Toledo ed il dipendente Ten.Col. O.A. N. Marone della Sezione Ordinamento) preparò uno studio di "appellazione", che venne presentato ed approvato dal III Reparto SME.

In esso, si prevedeva di adottare una numerazione progressiva così attribuita:
- una cifra per i Rgpt, richiamante quello del Comando di C.A.di appartenenza;
- due cifre per i Gr. Sqd:
dall'11 al 19 per i Gruppi ETM
dal 20 al 39 per i Gruppi ALE (basati su AL ed ERI);
dal 40 al 49 per i Gruppi ERI;
dal 50 al 59 per i Gruppi EM;
- tre cifre per gli Sqd.

Per i Gruppi, il secondo numero delle decine indicava altresì il Rgpt o CMT di dipendenza.

Infine, dal Marzo del '76, alla numerazione vennero aggiunti dei nomi di stelle per i Rgpt., di costellazioni e pianeti per i Gr. Sqd.

La tabella che segue riepiloga questo nuovo ordinamento dell'ALE:

Ristrutturazione dell'ALE del 1976

Reparto	Dipendenza	Organico	Velivoli	Sede
1° Raggruppamento ALE 'Antares'	Stato Maggiore Esercito	11° Gr. Sqd. 'Ercole' (111° e 112° Sqd.) 12° Gr. Sqd. 'Gru' (121° e 122° Sqd.) 51° Gr. Sqd. 'Leone' (511°-512°-513°-514° Sqd.)	ETM ETM EM	Viterbo Viterbo Viterbo
4° Raggruppamento ALE 'Altair'	Comando IV Corpo d'Armata	24° Gr. Sqd. 'Orione' (241° e 440° Sqd.) 34° Gr. Sqd. 'Toro' (442° e 545° Sqd.) 44° Gr. Sqd. 'Fenice' (441° e 544° Sqd.) 54° Gr. Sqd. 'Cefeo' (541°-542°-543° Sqd.)	AL-ERi ERI-EM ERI-EM EM	Bolzano Venaria Belluno Bolzano
5° Raggruppamento ALE 'Rigel'	Comando V Corpo d'Armata	25° Gr. Sqd. 'Cigno' (251° e 425° Sqd.) 55° Gr. Sqd. 'Dragone' (551°-552°-553°-554° Sqd.)	AL-ERI EM	Vittorio Ven. Casarsa
20° Gruppo Squadroni ALE 'Andromeda'	Comando Regione Meridionale	201° Sqd. 420° Sqd. 520° Sqd.	AL ERI EM	Pontecagnano Pontecagnano Pontecagnano
21° Gruppo Squadroni ALE 'Orsa Maggiore'	Comando Regione Sardegna	211° Sqd. 421° Sqd. 422° Sqd. 515° Sqd.	AL ERI ERI EM	Cagliari Teulada Cagliari Cagliari
23° Gruppo Squadroni ALE 'Eridano'	Comando Regione Nord Ovest	231° Sqd. 423° Sqd.	AL ERI	Milano Milano
26° Gruppo Squadroni ALE 'Giove'	Brigata Paracadut. 'Folgore'	426° Sqd. 526° Sqd.	ERI EM	Pisa Pisa
27° Gruppo Squadroni ALE 'Mercurio'	Comando Regione Tosco Emiliana	271° Sqd. 427° Sqd.	AL ERI	Parma Firenze
28° Gruppo Squadroni 'Tucano'	Comando Regione Centrale	281° Sqd. 428° Sqd.	AL ERI	Roma Roma
30° Gruppo Squadroni ALE 'Pegaso'	Comando Regione Sicilia	301° Sqd. 430° Sqd. 530° Sqd.	AL ERI EM	Catania Catania Catania
46° Gruppo Squadroni ALE 'Sagittario'	Comando Divisione 'Centauro'	461° Sqd. 462° Sqd.	ERI ERI	Vercelli Vercelli
47° Gruppo Squadroni ERI 'Levrieri'	Comando Regione Nord Est	471° Sqd. 472° Sqd.	ERI ERI	Treviso Treviso
48° Gruppo Squadroni ERI 'Pavone'	Comando Divisione 'Mantova'	481° Sqd. 482° Sqd.	ERI ERI	Udine Udine
49° Gruppo Squadroni ERI 'Capricorno'	Comando Divisione 'Ariete'	491° Sqd. 492° Sqd.	ERI ERI	Casarsa Casarsa
53° Gruppo Squadroni EM 'Cassiopea'	Comando III Corpo d'Armata	531° Sqd. 532° Sqd.	EM EM	Padova Padova
13° Gr. Acq. Obiettivi 'Aquileia'	Brigata Missili	398° Sqd. 598° Sqd.	AL EM	Verona Verona
Raggruppamento Unità Spec. 'Drago'	Ministero Interni Ministero Difesa	399° Sqd.	AL	Alghero

Nelle due pagine seguenti. *Alcuni degli scudetti in uso sulle combinazioni di volo dopo la ristrutturazione del '76.*







5° RGPT. A.L.E. «RIGEL»












26°
GRUPPO SQUADRONI ALE
GIOVE


MERCURIO
GRUPPO 21 SQD. A.L.E.


28
GIOVE


44° gr. sqd ALE FENICE


30° GRUPPO SQUADRONI ALE "PEGASO"


46° GRUPPO SQUADRONI ELICOTTERI DA RICOGNIZIONE
"SAGITTARIO"


SQUADRONI
ELICOTTERI
49° GRUPPO
"CAPRICORNO"


47° GR. SQD. ERI
LEVRIERI

Con questo nuovo assetto, i reparti ALE divenivano altresì autonomi a tutti gli effetti ed i Comandanti di Raggruppamento e di Gruppo autonomo assumevano la funzione di "Comandante di Corpo".

Con l'occasione della ristrutturazione, venne finalmente creato un fregio 'dedicato' per il basco azzurro e le mostrine da bavero corrispondenti, dando definitivamente una "identità" completa al personale della Specialità.

Per il CAALE ed i 3 RAALE vi furono altresì delle modifiche all'ordinamento. Il Centro, dal 1° Agosto '76, assunse la denominazione di *Centro Aviazione Leggera Esercito - CALE* a sottolineare la sua fisionomia operativa oltre che addestrativa e, dal 1° Ottobre '77 passava alle dipendenze dirette dell'Ispettorato dell'A.L.E..

La ristrutturazione interessò ovviamente anche il settore tecnico logistico poiché, nell'ambito del riordinamento dello SME, con l'unificazione del IV Reparto e dell'Ispettorato Logistico, venne istituito il *Comando del Servizio Materiali dell'ALE*, avente un suo proprio Comandante, e posto alle dirette dipendenze del Capo del IV Reparto ed Ispettore Logistico.

Pochi anni più tardi, nell'80, la sua denominazione cambiò in *Comando Materiali dell'ALE*.

Il terremoto del Friuli

Nella serata del 6 Maggio del '76 un violentissimo sisma devastava una vasta zona di territorio del nord-est italiano causando un grande numero di vittime e provocando danni enormi.

Le FF.AA. intervennero a fianco dei VV.FF. e della Protezione Civile fin dalle primissime ore successive e naturalmente gli elicotteri furono ancora una volta in primissima fila.

Il Magg. E. Campo, uno dei piloti impegnati, così rivive quei momenti: "*...è una sera come tante, molti stanno cenando, la televisione trasmette i soliti programmi, nei bar l'imminenza della consultazione elettorale dà un tono acceso e passionale alle discussioni.*

All'improvviso, sono le 21.01, un forte boato; si pensa ad un'esplosione di una bombola di gas, ma i pavimenti delle abitazioni cominciano a sussultare, le vibrazioni aumentano di intensità, le strutture ondeggiano paurosamente, la luce viene meno. I connotati del terremoto sono chiari: si cerca una lampada portatile, si rassicurano i bambini, si prende qualche coperta e, tra scene di indescrivibile panico, si raggiunge la strada.

Ma chi ha la responsabilità di un reparto non può limitarsi a porre in salvo la famiglia.

Sono circa le 22 e già si è in aeroporto, il personale di servizio è frastornato ed in attesa di disposizioni, il militari di truppa sono già adunati, negli occhi di tutti si legge la piena disponibilità per qualsiasi sacrificio e la ferma intenzione di volersi rendere utili. I collegamenti telefonici sono precari, ma giunge subito notizia che il Comando del V Corpo d'Armata ha decretato lo stato di allarme. Ci si rende subito conto che l'elicottero potrà avere un ruolo determinante fin dalle prime luci dell'alba nelle operazioni di soccorso e si ritiene di estrema urgenza approntare i mezzi e recuperare gli equipaggi. D'altra parte, molti specialisti sono già in sede, e dopo un rapido abbinamento uomini-aeromobili, inizia, alla luce di tutte le torce disponibili, un lavoro di preparazione frenetico, ma al tempo stesso coscienzioso ed estremamente ordinato.

È scattata la molla dell'autodisciplina e gli ordini vengono intuiti già prima di essere pronunciati. Nessuno pensa più a se stesso, tutti corrono, nell'intento di

guadagnare attimi preziosi e, in uno scenario quasi irreale, si assiste ad un'avvincente gara di altruismo e di solidarietà umana. Giungono nel frattempo molti piloti che vengono avviati nella sala operativa dove sono stati già stabiliti alcuni collegamenti. Sulla base di Casarsa della Delizia non ci sono però solo gli equipaggi del 5° 'Rigel', altri erano giunti con i loro mezzi il giorno precedente da diverse sedi per partecipare all'esercitazione 'Dashing impact' e quindi vi è un discreto numero di elicotteri a disposizione.

Sono circa le 03.30 del mattino e 12 AB 204 vengono dati pronti al decollo. La sala operativa ha nel frattempo formato gli equipaggi ed il Comando del V Corpo ha disposto di stabilire un collegamento permanente con la Prefettura di Udine, dov'è affluito personale della Divisione 'Mantova', e con la sala operativa costituita sull'aeroporto AMI di Rivolto per il coordinamento delle missioni di volo; alle 04.00 viene richiesta la prima missione: 2 AB 204 a Tolmezzo per lo sgombero di feriti. Mentre gli elicotteri si apprestano al decollo, gli organi centrali fanno sapere che molti altri elicotteri, tra cui 4 CH 47C, si stanno alzando in volo con destinazione Casarsa.

Gli equipaggi in volo per Tolmezzo danno, via radio, un quadro allucinante della situazione.

Le richieste di missione intanto diventano sempre più frequenti e si rappresenta l'esigenza di un miglior coordinamento. Il Comando del V C.A. sente la necessità di creare un'efficiente sala operativa presso la Divisione 'Mantova' e dispone per l'immediato impianto di un ponte radio che garantisca sicuri collegamenti. Giungono intanto da Viterbo, Bolzano ed Aosta gli altri aeromobili e si è in grado di iniziare un lavoro aereo appassionato e continuo in cui l'estrema generosità e l'iniziativa responsabile e cosciente degli equipaggi vengono sostenute da un'organizzazione che diventa sempre più agile e funzionale. I disagi, la stanchezza, il sonno non frenano lo slancio.

Per circa quindici giorni è un carosello continuo di decolli, atterraggi, rifornimenti condotti a tempo di record, riparazioni ed ispezioni effettuate notte e giorno a ritmo serrato. Località prima vive e ridenti come Gemona, Osoppo, Forgaria, Maiano, Buia e tante altre, ora colpite a morte, sono la meta quotidiana di piloti e specialisti, giunti da tutta l'Italia centro-settentrionale che, relazionando sulle missioni di volo non mancano di elogiare la civile compostezza e la tradizionale ospitalità del popolo friulano, che appaiono evidenti anche in queste ore di tragedia. L'ALE compie in pieno il proprio dovere ed i dati di seguito riassunti sono una tangibile testimonianza dell'impegno, della serietà e dello spirito di sacrificio dei suoi uomini. Sono stati impiegati con carattere di continuità i seguenti velivoli che hanno totalizzato 450 ore di volo:

- 17 AB 204 (5 del 5° Rgpt, 4 del 1° Rgpt, 4 del 4° Rgpt, 2 della SMALP e 2 del 53° Gr.Sqd.);

- 4 CH 47C del 1° Rgpt.

È stato effettuato lo sgombero di 177 feriti negli ospedali di Padova, Udine, Pordenone, S.Vito al Tagliamento, Palmanova, Aviano, Cividale del Friuli. Sono state trasportate e distribuite in tutti i paesi delle zone terremotate 236 tonnellate di viveri, materiale vario, medicinali e tende.

Questi dati non comprendono la notevole attività svolta nel contempo dai reparti di volo (aerei leggeri ed elicotteri da ricognizione) delle Divisioni 'Mantova', 'Ariete', 'Folgore' e del 4° 'Altair'. È un bilancio di eccezionale rilievo che solo la piena consapevolezza ed impegni di tutti i Baschi Azzurri ha permesso di realizzare....".



Una parte dei velivoli impegnati nel soccorso alla popolazione colpita dal terremoto del Friuli impiega un campo sportivo per le attività di trasporto dei materiali di prima necessità.

La costituzione del 4° RRALE

Per l'assistenza di 2° Livello Tecnico alla flotta dei CH 47C che diveniva sempre più numerosa fu data vita, il 15 Giugno '76, al *4° Reparto Riparazioni ALE - 4° RRALE*, andando a sostituirsi al precedente Nucleo Tecnico Logistico CH 47 che aveva curato fino ad allora la manutenzione dei velivoli, affiancandosi sul Campo di Volo di Viterbo alle strutture del CALE e del 1° Rgpt. e come primo Comandante del Reparto venne designato il Col. Angelo Di Rocco.

Il nuovo Ente, dotato di strutture di avanguardia in tutte i settori della manutenzione, dalla motoristica all'elettronica, dall'impiantistica ai rifornimenti, divenne subito la "punta di lancia" dell'intero complesso di Materiali ALE distinguendosi per l'estrema specializzazione dei suoi tecnici che, soprattutto nel campo degli apparati radioelettrici, giunsero ad effettuare interventi di 3° L.T., fino ad allora riservati all'industria.

Negli anni successivi, con il sempre maggior "tecnicismo" dell'Aviazione, divenne inoltre responsabile a livello nazionale della gestione e della manutenzione dei materiali e delle attrezzature antincendio, di sopravvivenza e trasporto carichi, dei simulatori di volo e della assistenza tecnica dei velivoli bimotori AB 212, AB 412 e Dornier 228.

Con la concessione della Bandiera di Guerra il 6.10.90, il Reparto si fregia del motto "*Res non verba*".

L' A 109 "Hirundo"

Attorno agli inizi degli anni '70, la Ditta Agusta aveva concepito, disegnato e realizzato un rivoluzionario elicottero leggero bimotore a turbina che si voleva proporre come velivolo "executive" per il mercato civile togliendo all'aereo una parte del monopolio del settore.

Le Autorità militari ne individuarono subito le potenzialità addestrative per il volo strumentale per la sofisticata strumentazione di cui disponeva e le caratteristiche di sicurezza che era in grado di offrire nelle missioni di collegamento. Furono pertanto commissionati cinque esemplari dell'elicottero (dall'EI 851 all'EI 855) di cui tre furono assegnati al Centro per i trasporti di autorità di governo e militari nonché per il volo strumentale, mentre due furono adattati alla installazione del sistema missilistico M 65 TOW prodotto dall'americana Hughes che si voleva valutare nel contesto dello studio di un elicottero "d'attacco" di produzione nazionale di cui era stato emanato il requisito tecnico-operativo da parte dello Stato Maggiore. Vennero inviati negli stabilimenti di Cascina Costa, nei primi mesi del '76, due piloti istruttori (Cap. G. Tonicchi e Cap. R. Pignoloni) e quattro specialisti(Mar.Ca. F. Macario, Mar.Ca. G. Di Pietrantonio, Mar.Ca. G. Fischetti e Serg.Magg. M. Rossi) del CAALE per l'addestramento al pilotaggio ed alla manutenzione e, nel giugno dello stesso anno il primo esemplare, l'EI 851, giunse sull'eliporto di Viterbo. Particolarmente seguita fu la spe-

In basso.
Il primo degli A 109 "Hirundo" giunto a Viterbo nel maggio del '76.

Sotto.
A distanza di vent'anni, nel '96, lo stesso elicottero ha ricevuto una nuova livrea.





In basso.
Particolare del TSU (Telescopic Sight Unit) installato nel muso dell'A 109 e facente parte del sistema missilistico controcarri M 65 TOW.

Sotto.
Il primo dei due A 109 armati di missili divenne una "prima donna" in tutte le esercitazioni della fine anni '70.



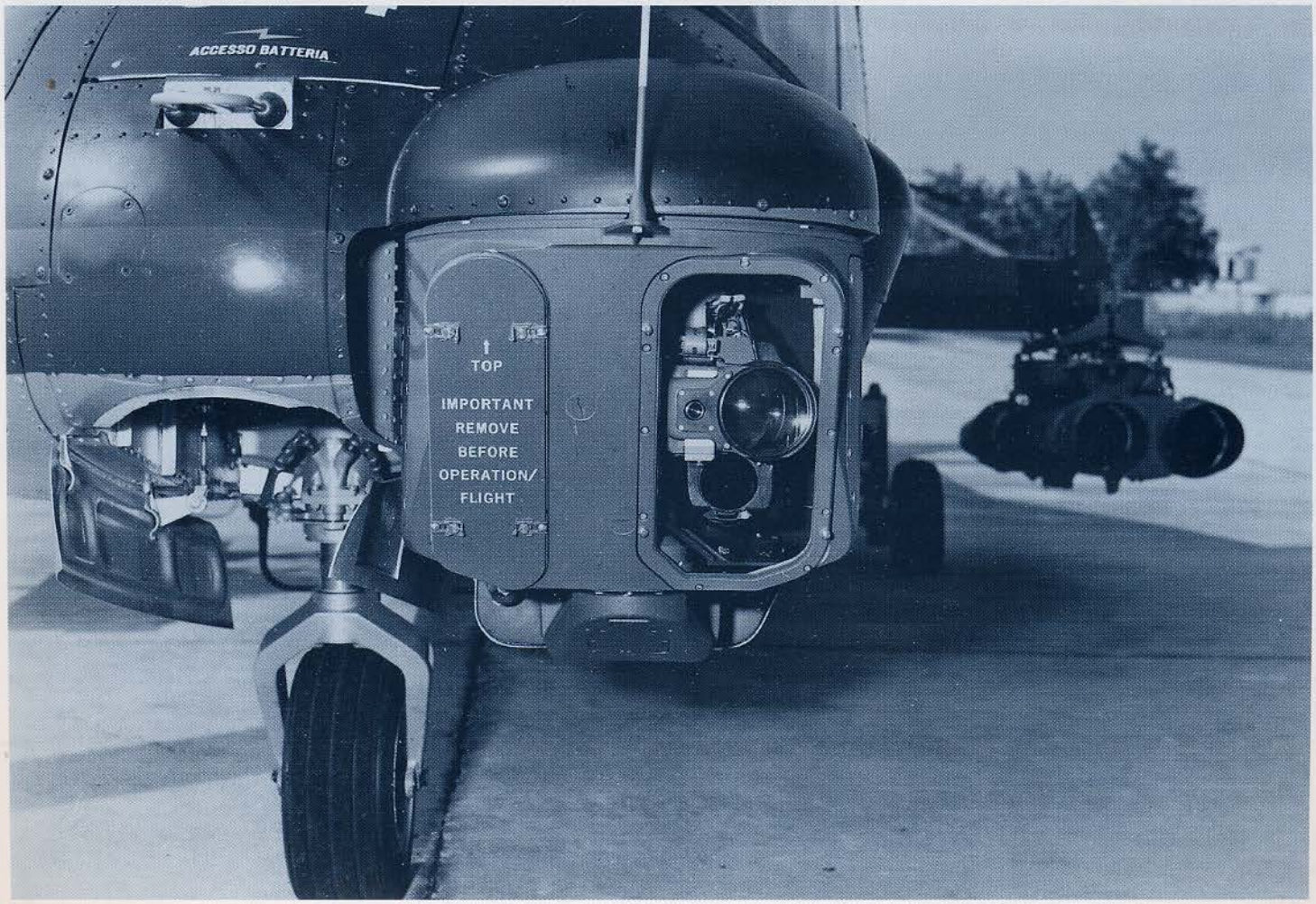
rimentazione di lancio dei missili controcarro TOW che si effettuò a partire dal '77 nel Poligono del PISQ con i due velivoli, l'EI 854 e l'EI 855 (chiamati dai piloti affettuosamente "Romolo" e "Remo") e condotta dalla Ditta Agusta congiuntamente a personale ALE per il supporto logistico e la sicurezza.

Nel contesto della futura gestione tecnica, che fu in seguito affidata al 3° RRALE, per impratichire il personale tecnico alle operazioni di manutenzione di 1° L.T., furono inviati tre Sottufficiali del Centro (Sergenti A. Murreli, F. Bottoni, E. Chiossi) presso una base statunitense in Germania ove esisteva un centro specializzato della Hughes per la manutenzione di tutti i sistemi presenti in Europa.

Il sistema M 65 consisteva in una rampa binata di lancio per ciascun lato del velivolo, per un totale di quattro missili, che si lanciavano e guidavano sul bersaglio con un sistema di puntamento girostabilizzato montato nel muso di fronte al posto di pilotaggio del 2° membro d'equipaggio.

Questa sperimentazione si protrasse, in successive "*Campagne Sperimentali di tiro*", per un paio d'anni ed i risultati conseguiti furono altamente positivi, sia come valutazione delle prestazioni dell'elicottero sia per l'affidabilità e precisione del sistema missilistico, dando valide indicazioni per la condotta dello studio destinato alla futura realizzazione di una macchina controcarro dedicata a contrastare l'ipotetica minaccia rappresentata dalla massa di mezzi corazzati del Patto di Varsavia.

Come denominazione militare, la versione da collegamento ebbe la sigla "EC-1" mentre la versione armata "EC-1/A".



La radiazione degli elicotteri a pistoni

L'introduzione di questo nuovo elicottero dalle elevate prestazioni, rappresentò in un certo senso, per gli elicotteri della serie 47 G e J, quello che l' SM 1019 era stato pochi anni prima per i "paperi".

Non che questo bimotore veloce e sicuro fosse stato concepito per sostituire i lenti e goffi precursori ad ala rotante, ma il suo avvento coincise con la decisione di uniformare le linee dei rifornimenti basandosi esclusivamente su motori a turbina come propulsori e sul kerosene come combustibile, per cui diveniva estremamente costoso mantenere un'altra linea basata sui motori a pistoni alimentati con la benzina Avio. Si addivenne così, alla fine degli '80, al ritiro dai reparti (ormai ampiamente dotati di ERI-3) degli esemplari ancora efficienti di queste oneste macchine che si accinsero a percorrere la triste via del tramonto verso l'accantonamento in attesa anch'essi di un'asta per la vendita. Si crearono due punti di raccolta, a Viterbo - 4° RRALE per quelli con ancora una buona vita operativa di fronte ed a Bracciano - 1° RRALE per quelli ormai giunti al limite delle ore di funzionamento e di presumibile rottamazione. Quelli di Viterbo, furono in buona parte aggiudicati ad un compratore australiano che, nel '92 ne acquistò un considerevole numero per impiegarli nel controllo dall'alto del bestiame nel Nuovissimo Continente, mentre i loro fratelli meno fortunati di Bracciano finirono in fonderia.

Anche per queste macchine meno celebrate forse dei fratelli con le ali che li avevano preceduti nella "pensione", non verranno mai spese abbastanza parole per ricordarne le imprese e per riconoscerne il peso determinante ricoperto nell'affermazione dell'ALE come realtà.



Anche l'AB 47 G3 è stato preservato per la memoria futura e posto nel cortile della Caserma di Viterbo sede del centro ALE.

Le esercitazioni "Ippogrifo"

La disponibilità ormai solidamente sperimentata dei sistemi d'arma per gli elicotteri, portò lo Stato Maggiore a "commissionare" all'Ispettorato ALE una serie di esercitazioni di ampio impegno nelle quali gli aviatori dell'Esercito avrebbero potuto finalmente dimostrare che il "concorso di fuoco" ed il "sostegno aeromobile" offerto dai mezzi dell'ALE era una realtà ormai innegabile.

Nel '76 e nei due anni successivi, si tenne sul Poligono di Perdasdefogu una grossa esercitazione a fuoco "dedicata" in cui l'ALE non partecipava più con dei modesti mezzi che venivano elencati nella contabilità delle forze impiegate assieme alle cucine rotabili, bensì come "prima donna" e dove i reparti terrestri, costituiti da esigue unità paracadutisti, apparivano come "contorno" al piatto forte.

Nella terza di queste esercitazioni, che prendevano il nome di "Ippogrifo", intervennero qualcosa come più di 40 elicotteri (2 EC-1/A, 6 ERI-3/A, 10 EM-2/A, 10 EM-2 e 12 ETM-1 oltre ai "fuori sacco" per trasporto giornalisti e VIP) e nella tribuna degli spettatori presero posto i vertici della Difesa, e buona parte degli Addetti Militari accreditati a Roma.

L'evento fece molto parlare la stampa ed, un esempio per tutti venne, dal quotidiano "Il Gazzettino" che, in un "pezzo" a firma Marco Di Blao, così riportò: *"Perdasdefogu - 14.10.78 - Nella storia militare dell'elicottero si sta aprendo un capitolo nuovo. Il velivolo ad ala rotante, adoperato fino a ieri soltanto quale mezzo rapido di trasporto di materiali e di persone, potrà essere utilizzato anche quale strumento da combattimento. Un primo esperimento di impiego di un gruppo tattico aeromobile in combattimento a fuoco*



I CH 47C del 1° Rgpt. "Antares" alla esercitazione "Ippogrifo" svolta a Perdasdefogu nel '78.

è stato effettuato sulla piana del salto di Quirra in Sardegna, l'area addestrativa del Demanio Militare situata nella zona sud-orientale dell'isola, presso Perdasdefogu. Sono stati mobilitati elicotteri Agusta Bell 205 e 206, Chinook 47 ed il nuovissimo gioiello dell'Agusta, A 109, già presentato al NATO Air Show di Aviano. In tutto sono scesi in campo 44 elicotteri in dotazione al Centro ALE, al 1° Ragguppamento 'Antares', al 53° Gruppo 'Cassiopea' ed al 21° Gruppo 'Orsa Maggiore'. L'interesse che l'esercitazione denominata 'Ippogrifo' ha suscitato è dimostrato dal gran numero di addetti militari di ambasciate straniere che hanno chiesto di assistervi. Lo Stato Maggiore dell'Esercito Italiano era presente con il suo Capo, il Gen.le Eugenio Rambaldi, il Sottocapo, Gen.le Nicola Chiari, l'Ispettore dell'ALE, Gen.le. Armando Toledo, e numerosi Comandanti di Grande Unità e di Enti Militari.

Tra il pubblico senza stellette una folta rappresentanza di giornalisti italiani e stranieri ed il Conte Agusta la cui Società, com'è noto, ha prodotto tutti gli elicotteri adottati dall'Esercito e che fornirà molto probabilmente il nuovo modello AB 212, biturbina, destinato a sostituire l'ormai vecchio AB 204 monoturbina. Non è stata invece confermata la voce secondo cui l'Esercito starebbe per acquistare una quarantina di A 109 da aggiungere ai cinque già acquisiti a titolo sperimentale. L'esercitazione 'Ippogrifo' si è basata su di un supposto tattico abbastanza consueto nell'attività addestrativa del nostro paese, la cui politica militare è imperniata sulla difesa. L'ipotesi di partenza era l'invasione della parte centrosettentrionale della Sardegna da parte di una forza nemica e la necessità urgente di frenarne la progressione per permettere il recupero di forze da impiegare nella difesa di Cagliari. Un'ipotesi tagliata su misura quindi per l'impiego di un Gruppo Tattico di elicotteri che consente di attuare il principio della Mosa del Clausevitz (valido ancor oggi, ad un secolo di distanza, nell'arte della guerra): vale a dire il concentramento delle forze con la manovra e la sorpresa. Sono stati impiegati elicotteri da ricognizione (per osservare il campo di battaglia, segnalare le posizioni nemiche e le sorgenti di fuoco), elicotteri da trasporto (che hanno sbarcato reparti della Brigata Paracadutisti 'Folgore' con al seguito 'campagnole', rimorchi e obici da 105/14), ed elicotteri multiruolo (questi ultimi adoperati per il combattimento vero e proprio con missili controcarro TOW e razzi).

L'operazione si è svolta in tre fasi: nella prima, gli elicotteri hanno distrutto le principali fonti di fuoco avversario sparando missili e razzi contro sagome di carri armati poste sul terreno a circa 2-3 chilometri di distanza. Gli equipaggi hanno dato prova di un eccezionale abilità, che ha stupito gli osservatori stranieri: tutti i bersagli sono stati centrati al primo colpo. Nella seconda fase è avvenuto l'elisbarco, in tempo davvero da record (sul nostro orologio abbiamo controllato circa 20 secondi per calare dagli elicotteri i paracadutisti ed altrettanti per la batteria da 105/14). Infine, la semina tra i 'nostri' ed il nemico di mine, per frenarne la progressione. Tutte le operazioni sono state effettuate in volo tattico, cioè con un volo a pochi centimetri dal suolo, quasi in mezzo ad alberi e cespugli, per nascondere i velivoli dall'osservazione nemica. L'abilità del pilota ha esaltato le capacità di movimento del velivolo ad ala rotante, che spesso è riuscito a sottrarsi alla vista degli spettatori...".

Le tre "Ippogrifo" rappresentarono grossissimi impegni per piloti e tecnici che vissero per diverse settimane nell'ambiente claustrale del Poligono confrontandosi tra l'altro con la consueta penuria di acqua potabile che era una afflizione dominante a quei tempi dell'installazione militare sarda.

Nelle due pagine seguenti.
Alcuni degli scudetti in uso sulle combinazioni di volo degli equipaggi dei Gruppi Squadroni e dei RRALE.


GRUPPO SQUADRONI
11°
ETM
ERCOLE


12°
"GRU."
AGILI E POSSENTI


51°


21° GRUPPO SQUADRONI ALE "ORSA MAGGIORE"


21° GRUPPO SQUADRONI ALE "ORSA MAGGIORE"


23° GRUPPO SQUADRONI AVIAZIONE LEGGERA ESERCITO
"ERIDANO"


23° GRUPPO SQUADRONI ALE
ERIDANO


23° GRUPPO SQUADRONI AVIAZIONE LEGGERA ESERCITO "ERIDANO"


25° GR. SQD. ERI "CIGNO"


48° GR. SQD. ERI
"FAVONE"


CASSIOPEA
53° GRUPPO


55° Drone


34° GR. SQD. "TORO"


SC. MIL. ALPINA
545° SQD. E.M.


REPARTO
RIPARAZIONI
2
TENACE SOSTEGNO DI FALCHI
AVIAZIONE LEGGERA
ESERCITO


REPARTO
RIPARAZIONI
3
TENACE SOSTEGNO DI FALCHI
AVIAZIONE LEGGERA
ESERCITO


4° RRALE
4
TENACE SOSTEGNO DI FALCHI

L'Ufficiale di collegamento negli Stati Uniti

L'espansione dell'Aviazione dell'Esercito aveva fatto acuire negli anni la necessità di avere informazioni di prima mano sull' impiego in campo operativo degli elicotteri dalle nazioni che maggiormente operavano con questi mezzi.

Le relazioni in tale ambito che si riuscivano ad ottenere tramite i normali canali costituiti dagli uffici degli Addetti Militari erano per forza di cose poco aggiornate e raramente mirate al soddisfacimento delle reali necessità in quanto non vi era la possibilità di essere fisicamente presenti nelle grandi organizzazioni militari dove si modellava il futuro.

Ovviamente, in cima alla lista di tali organizzazioni da cui si attendevano gli aggiornamenti o le anticipazioni su dottrine, tecniche e materiali, vi era l'Army Aviation statunitense presso il cui ben noto Centro di Fort Rucker-Alabama, piloti e specialisti del nostro Esercito, che praticamente usavano esclusivamente materiali americani, erano da anni di casa. Il bagaglio di nozioni che ogni volta essi avevano riportato a casa era inevitabilmente limitato allo specifico settore nel quale erano stati addestrati, mentre mancava assolutamente una visione d'insieme soprattutto a livello strategico.

Per colmare questo gap conoscitivo, lo Stato Maggiore si accordò con l'US Army per l'invio di un Ufficiale di collegamento (Ufficiale superiore carrista o cavaliere, brevettato P.O.), che inizialmente si installò a Fort Knox, sede dell'Armor Center, con il compito di riferire allo SME su quanto si sperimentava nel campo dei Corazzati estendendo altresì la propria sfera di interesse alla base di Fort Rucker 'casa' dell'Aviazione dell'Esercito. Per questo secondo settore di interesse, vi era una seria limitazione in quanto le due installazioni distavano fra loro diverse ore di aereo di linea e di conseguenza le difficoltà di lavorare proficuamente risultavano notevoli. Dopo ripetute sollecitazioni inoltrate da parte dei primi Ufficiali assegnati nello specifico incarico nello scindere i due campi di ricerca si addivenne finalmente nell'85 alla creazione della figura dell'*Italian Army Light Aviation Liaison Officer* (di cui il Ten. Col. E. Carfagnini fu il primo), permanentemente inserito presso il Comando dell'Aviation Center e da quell'anno si aprì un flusso di invio di informazioni in "tempo reale" che permise di aggiornare la nostra organizzazione in modo significativo.

La missione tecnico-militare in Marocco

Lo sviluppo delle vendite sul mercato elicotteristico di cui la Ditta Agusta beneficiava negli anni '70, comportava di riflesso per le Forze Armate una sempre maggior risonanza positiva a livello internazionale in quanto le Nazioni interessate all'acquisizione di tale prodotto vedevano nell'impiego dei velivoli effettuato dalle nostre strutture militari una garanzia sulla loro validità e rispondenza operativa.

L'ALE in particolare, come principale utilizzatore di macchine ad ala rotante, era guardata con particolare interesse ed il CAALE divenne ben presto frequente meta di visite ufficiali di delegazioni governative o militari di molti paesi per conoscere le caratteristiche dei materiali in dotazione e come venivano impiegati.

In particolare, l'Aeronautica del Regno del Marocco, a conclusione di una serie di visite e contatti, concluse con il nostro Ministero degli Esteri, nell'ambito di assistenza ai paesi in via di sviluppo, un accordo di cooperazione tecnico-militare che prevedeva l'invio nel paese africano di un certo numero di piloti istruttori e specialisti per fornire l'addestramento al volo e tecnico al personale militare.

Nell'estate del '77, furono quindi inviati tre Ufficiali piloti-istruttori di elicottero da ricognizione e di multiruolo (Cap. R. Pignoloni, Cap. B. Zetari e Cap. E. Carfagnini) - un Ufficiale Specialista (Cap. A. Aquilani) ed un Ufficiale di collega-



Alcuni dei piloti istruttori dell'ALE in Marocco; da destra a sinistra, in piedi: Cap. E. Carfagnini (2°), Cap. P. Landucci (3°) e Cap. G. Aquili (5°).

Sotto.
Il distintivo dello Squadrone ITALAIR dell'UNIFIL.

mento (Ten.Col. E. De Micheli), che avrebbero operato sull'aeroporto di Rabat dando vita al *"Nucleo Esercito"* affiancandosi all'opera di assistenza al personale locale che l'AMI stava già svolgendo sul posto da tempo ed applicando gli stessi programmi addestrativi, comprensivi della fase di volo tattico, praticate al Centro.

Qualche anno più tardi, l'Aeronautica marocchina acquistò dall'Agusta anche un lotto di CH 47C per cui vennero altresì inviati un pilota istruttore di ETM ed un Ufficiale specialista per la parte tecnica.

Il primo impiego con la bandiera dell'ONU - il Libano

Quando nel '78 nel Vicino Oriente terminò il terzo conflitto arabo-israeliano, il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite intimò con la "Risoluzione 628" alle truppe con la stella di Davide di ritirarsi dal territorio libanese.

Per dare maggior peso alla decisione, creò una forza armata di interposizione, l'UNIFIL, che si dislocò su di un'ampia fascia di terreno all'estremità meridionale del Libano, a contatto con la frontiera settentrionale di Israele, con il mandato di evitare che ebrei e palestinesi venissero ancora "alle mani".



A questo numeroso contingente multinazionale venne assegnato anche un reparto di elicotteri di uso generale con i compiti di collegamento, trasporto logistico ed evacuazione sanitaria. Inizialmente fu l'Aeronautica norvegese a fornire quattro AB 204 per la bisogna ma l'anno successivo fu ritirata ed al suo posto fu inviato uno Squadrone fornito dal 1° Rgpt "Antares" con altrettanti elicotteri (dipinti interamente di bianco) dello stesso tipo e trasportati via aerea dai C 130 dell'AMI da Ciampino a Beirut. Allo Squadrone, che ricevette la denominazione di *"Italair"* e si dislocò nel comprensorio del Quartier Generale ONU situato a Naqoura, furono assegnati, oltre al personale pilota e specialista dell'ALE, anche un esiguo numero di Ufficiali e Sottufficiali delle due specializzazioni della MMI e dell'AMI ed alcuni Sottufficiali generici dell'EI, per un totale di una quarantina di uomini. Come primo Comandante dello Squadrone fu nominato il Ten.Col. D'Auria e per lui ed i suoi dipendenti, iniziò un periodo di grande impegno in un contesto dove

Il personale di ITALAIR sgombera un ferito appena scaricato dall'elicottero.



Sotto.
Il personale dello Squadrone schierato sul piazzale dell'eliporto di Naqura.







tutto era da organizzare, le comodità ridotte al minimo ed i rischi all'ordine del giorno.

Anche per il Comandi di "Antares" e del 1° RRALE (incaricato del supporto tecnico - logistico dei velivoli) fu l'inizio di un gravoso lavoro di supporto (occorreva tutto, dai pomodori pelati per far da mangiare all'olio idraulico degli elicotteri) ma i cui risultati apprezzabili conseguiti fin dall'inizio dimostrarono al contesto internazionale dell'UNIFIL l'affidabilità dell'apparato militare nazionale che stava alle spalle dello Squadrone. Per l'ALE in generale fu, malgrado tutto, un'occasione per "sprovincializzarsi" costringendo tutta l'organizzazione ad impegnarsi in quello che fino allora era stato un po' il "tallone d'Achille" della Specialità: l'uso della lingua inglese, che veniva sì insegnata ai corsi piloti e specialisti ma senza quella convinzione che ora la situazione contingente comportava. Si corse rapidamente ai ripari e l'Ispettorato ALE diede disposizioni in tal senso al CALE dove si iniziarono a tenere dei corsi intensivi di lingua ed gli apprezzabili risultati cominciarono a farsi sentire non solo per la specifica esigenza ma anche durante le ormai frequenti "uscite" dai confini nazionali dei nostri equipaggi e velivoli.

Dopo pochissimi anni, gli AB 204 in dotazione ad Italair furono sostituiti da altrettanti AB 205 che vennero aumentati a sei nel '84. Nel '88 lo Squadrone ricevette, assieme agli altri contingenti operanti per le Nazioni Unite, il Premio Nobel per la Pace.

In alto a sinistra.
Prima del loro impiego nelle missioni per conto ONU, gli elicotteri venivano riverniciati interamente di bianco e non avevano contrassegno di nazionalità.

In alto a destra.
Lo stesso elicottero della foto a fianco, il "274", fu distrutto in Libano meridionale dopo essere stato costretto ad un atterraggio forzato a seguito mitragliamento da terra.

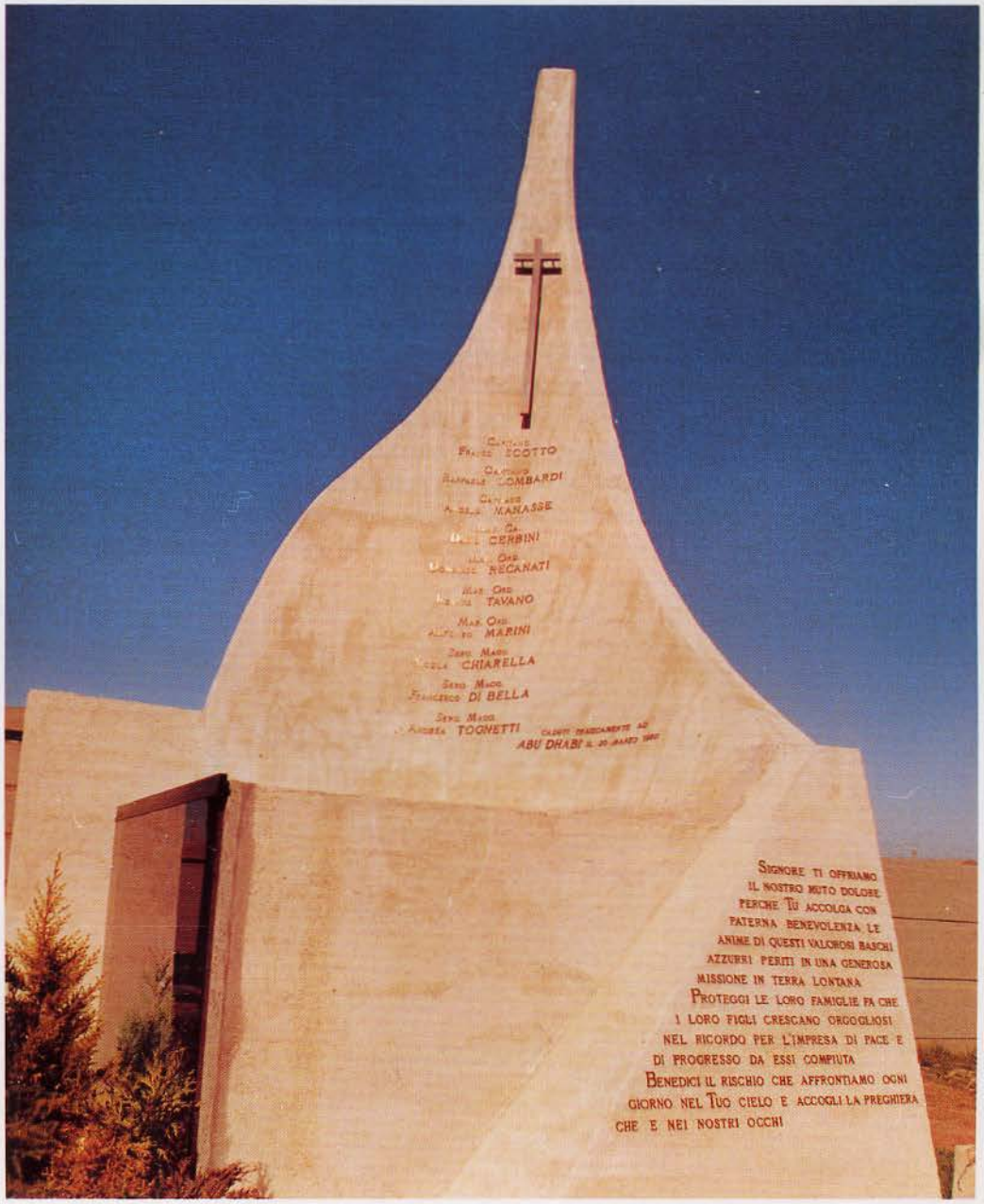


A fianco.
I due elicotteri A 109 sull'aeroporto di Colmenar Viejo, a Nord di Madrid, durante la presentazione all'Aviazione dell'Esercito spagnolo nel '79.

La giornata più nera dell'ALE

Nell'ambito delle attività promozionali che la Ditta Agusta effettuava sui mercati internazionali, lo Stato Maggiore Difesa supportava le presentazioni fornendo in varie occasioni un concorso operativo, consistente nella concessione temporanea di mezzi aerei dell'ALE con i relativi equipaggi, per dimostrare praticamente le caratteristiche e le modalità di impiego degli elicotteri prodotti dall'industria nazionale a favore di forze armate straniere eventualmente interessate ad acquisirne degli esemplari.

Si iniziò con il "gioiello di famiglia", l'A 109 (di cui ne disponeva inizialmente solo l'ALE), che venne presentato all'Esercito spagnolo per la propria FAMET (Aviazione Leggera) con una presentazione a Madrid che durò un paio di settimane nell'Aprile '79 e che impegnò un velivolo da collegamento ed uno armato di TOW con relativa dimostrazione di lancio di missili.



Il monumento funebre eretto nel Cimitero di Viterbo ai 10 Baschi Azzurri che persero la vita nell'incidente di Abu Dhabi nel 1980.

Seguì, due anni più tardi, un'analoga dimostrazione in Giordania a favore della locale aeronautica.

Nel Marzo dell'80, fu la volta di un CH 47C di 'Antares', l'EI 803, che effettuò un "tour" nei paesi arabi del Golfo Persico, tra cui l'Emirato di Abu Dhabi e fu proprio qui, il pomeriggio del giorno 30 che, durante un rullaggio a terra sul piazzale di parcheggio, l'estremità di uno dei due rotori del velivolo urtò contro un hangar prospiciente. L'elicottero per reazione si impennò bruscamente e, ricadendo, si rovesciò su di un fianco prendendo immediatamente fuoco. Nel rogo perirono carbonizzati 10 baschi azzurri, fra piloti e specialisti, e due tecnici della ditta Agusta che erano a bordo per assistenza.

L'emozione a Viterbo fu vivissima, ed il commosso dolore manifestato dalla cittadinanza durante la cerimonia funebre attestò la solidità dei legami fra popolazione e aviatori dell'Esercito.

Il terremoto nel meridione

Nel Novembre dell''80 si ripeteva per una zona meridionale della penisola, già alle prese con problemi secolari mai risolti, lo stesso cataclisma che pochi anni prima si era abbattuto sul nord-est: il terremoto.

Anche qui gli elicotteri giocarono un ruolo importante nella corsa affannosa tendente alla solidarietà e ad alleviare la sofferenza di tante anime in balia del freddo e dello sconforto. In particolare, gli elicotteri del 1° "Antares" furono le macchine che più di quelle di altri reparti ALE, giunti peraltro da ogni parte d'Italia, sopportarono lo sforzo maggiore dell'apporto di aiuti di tutti i tipi.

Ciò valse alla Bandiera di Guerra del Raggruppamento una "Medaglia d'argento al valore dell'Esercito" con la seguente motivazione: "*Interveniva prontamente nelle località delle provincie della Campania e Basilicata, sconvolte dal terremoto del 23 Novembre 1980 e si prodigava con generoso slancio nelle operazioni di soccorso, operando essenzialmente in zone impervie spesso in condizioni ambientali rese proibitive dalle avversità atmosferiche. Con instancabile ed ininterrotta attività, provvedeva a sgomberare numerosi feriti, evacuare oltre mille persone dalle zone più disastrate, trasportare e distribuire centinaia di tonnellate di viveri, generi di conforto e medicinali, dislocare nei centri maggiormente danneggiati ed inaccessibili per via ordinaria prefabbricati, containers e roulottes. L'imponente e tempestivo intervento dei suoi mezzi, lo spirito di sacrificio e lo sprezzo del pericolo dimostrati dagli equipaggi, spesso chiamati ad operare al limite della resistenza fisica e della sicurezza operativa, risultavano determinanti nell'opera di salvataggio di vite umane, di sgombero feriti e, successivamente, di rifornimento di materiali essenziali. Altissimo esempio di virtù militari e civili, di elevate capacità tecniche, di generoso e coraggioso altruismo che riscuoteva incondizionato plauso, viva ammirazione e profonda gratitudine dalle Autorità Civili e dalle popolazioni soccorse, contribuendo così ad elevare il prestigio dell'Esercito. Provincie della Campania e Basilicata, 24 Novembre 1980 - 31 Marzo 1981*".

Il simulatore di volo per elicotteri

Il mantenimento dello standard addestrativo per le centinaia di piloti di elicottero ormai operanti nelle file della Specialità e il diffondersi della necessità di conseguire uno standard accettabile di pilotaggio in condizioni di volo strumentale che si aggiungeva alla normale attività volativa, iniziava ad incidere pesantemente sul bilancio generale in termini di ore motori/macchine e di consumo di

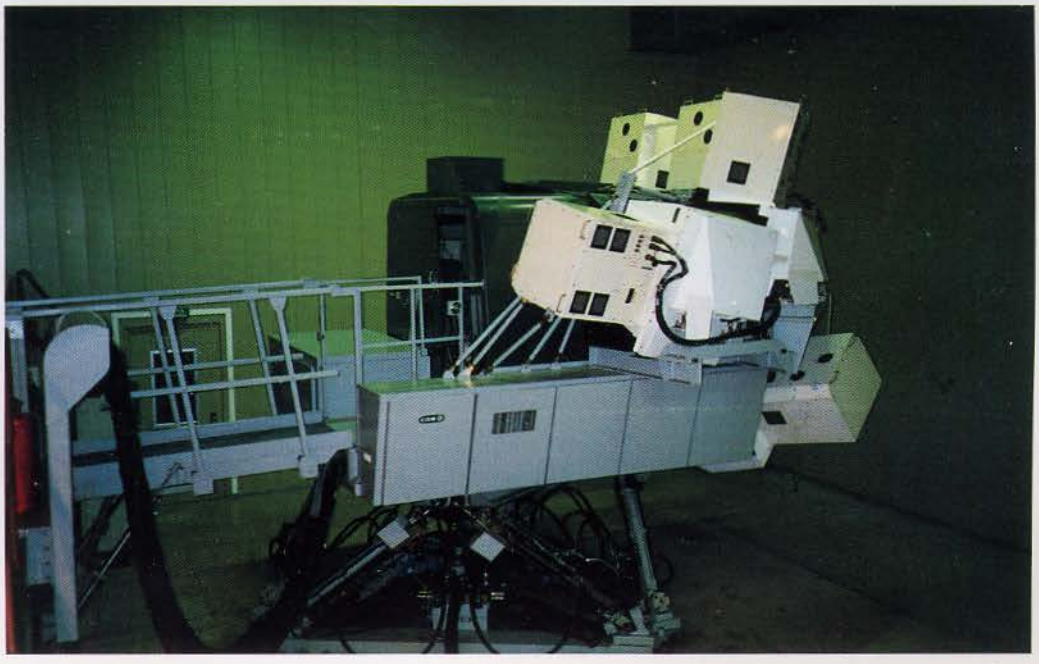
combustibile che comportava.

Nell'intento di contenere i costi sempre crescenti, ci si rivolse ad una branca della tecnica aeronautica che si stava sempre più imponendo come soluzione alternativa al volo reale: la simulazione. Fu così che, nel Dicembre del '79, una commissione di valutazione costituita da personale dello SME, dell'Ispettorato ALE e di COSTARMAEREO, si recò in Germania Ovest per valutare le capacità di due diversi sistemi di simulazione del pilotaggio in uso per elicotteri multiruolo del modello AB 205. Il primo, in dotazione alla Scuola dell'Aviazione dell'Esercito tedesco a Buckeburg, prodotto dalla CAE canadese ed il secondo presso la base US Army Aviation di Hanau e prodotto dalla Singer-Link statunitense. Dall'esame comparativo dei due modelli, il più moderno risultò quello della CAE e su questa base vennero redatte le specifiche del requisito operativo in vista della sua acquisizione da parte dell'ALE prevedendo di realizzare un complesso di quattro cabine di pilotaggio, identiche a quelle dell'elicottero reale, collegate a due tavoli di controllo per gli istruttori. L'intero complesso avrebbe costituito una unità a se stante per la quale si sarebbe realizzato un apposito fabbricato. In particolare, una di queste cabine avrebbe avuto la capacità di riprodurre visivamente le immagine elettroniche del mondo esterno in corrispondenza dei trasparenti anteriori dei posti di pilotaggio, in modo da consentire anche la simulazione del volo a vista, diurno e notturno. Ultima "chicca" di questo sistema, noto familiarmente come "visual", sarebbe stata quella di poter disporre, attraverso un apposito archivio, della rappresentazione dei principali aeroporti, cosa che avrebbe consentito di pianificare atterraggi e decolli immaginari in tutto il mondo.

Venne stabilita da questo momento una fitta serie di contatti con la Ditta canadese, per la definizione dei particolari delle configurazione e venne inviato oltre-atlantico, ad iniziare dall''82 personale di Viterbo per la relativa istruzione all'impiego ed alla manutenzione.

Complessivamente si addestrarono:

- due piloti e cinque specialisti per sei settimane a Saint Louis nel Missouri per il sistema visual;
- otto specialisti per otto settimane alla CAE di Montreal per la manutenzione dell'hardware;



Un particolare della sala simulatore del Centro ALE di Viterbo con una delle quattro cabine di AB 205.

- due piloti e quattro specialisti per sei settimane sempre a Montreal per il software;

Infine, tre piloti e due specialisti nell'83 effettuarono l'attività di collaudo in loco del complesso in vista della successiva spedizione del materiale in Italia.

In parallelo, a Viterbo nell'81 iniziarono i lavori per la costruzione dell'ampio fabbricato che avrebbe ospitato il complesso il cui arrivo era previsto nel giro di un paio d'anni.

Per la gestione del nuovo tipo di addestramento il Reparto Corsi costituì la *Sezione Addestramento al Volo Strumentale - SAVS*, comprendente i piloti istruttori idonei ad impartire l'addestramento al pilotaggio ed alle procedure strumentali, nonché gli specialisti impiegati nella manutenzione di primo e secondo livello tecnico. La neonata Sezione prese carico anche della gestione dei simulatori del 1019 che vennero installati nello stesso fabbricato continuando a svolgere il loro lavoro.

Il supporto logistico per la manutenzione del simulatore dell' AB 205 venne affidato al 4° RRALE. A decorrere dal Settembre '83 si poté dare inizio ufficialmente all'attività con il nuovo simulatore prevedendone i seguenti impieghi:

- addestramento basico ed avanzato al volo strumentale;
- mantenimento della capacità strumentale dei piloti operativi dei reparti;
- abilitazione al pilotaggio dell'EM-2;
- selezione di attitudine al volo degli aspiranti piloti di aereo ed elicottero.

L'introduzione del simulatore ed il suo impiego, avrebbe comportato delle notevoli economie in termine di ore-macchina effettive con evidenti benefici sulle spese di gestione al punto che, a detta degli esperti, nei primi tre anni di esercizio, si erano già ammortizzate le spese di acquisto.

Le prestazioni del simulatore, intese come miglioramento dello standard addestrativo degli equipaggi e i risparmi economici conseguenti convinsero anche altri utilizzatori, tra cui i piloti del Comando della Guardia di Finanza, a rivolgersi al CALE per poterlo impiegare.

L'introduzione dell'Agusta Bell 212 e dell'Agusta Bell 412

Le sempre maggiori esigenze nel campo della sicurezza del volo, particolarmente per il sorvolo di tratti di mare o di centri abitati portò alla fine degli anni '70 ad una maggior considerazione della formula bimotore per gli elicotteri anche per aderire alle norme del traffico aeronautico che, in alcuni casi, interdivano ai monomotori determinati voli di previsto svolgimento sulle grandi città.

In aggiunta a ciò, lo sviluppo dei voli con regole IFR in condizioni meteorologiche sia VMC che IMC vedeva nel bimotore una garanzia di buon esito nel compimento di missioni condotte con tali presupposti.

La Ditta Agusta in tale settore acquisì dalla Bell la licenza di produzione del *Model 212* e successivamente del *Model 412*. Entrambi i modelli nascevano dalla struttura collaudatissima del *Model 205* conservando analoghe capacità di carico (a scapito ovviamente dell'autonomia) ma con una sicurezza ed una capacità nelle apparecchiature di stabilizzazione e di navigazione ben superiori. L'Aviazione dell'Esercito, proprio in vista della necessità di impieghi sul mare e di voli IFR nonché di sorvolo di centri abitati (significativamente nei trasporti di traumatizzati su strutture sanitarie posti all'interno delle città) acquistò un lotto di 14 AB 212, denominandoli EM-3 (assegnando loro la numerazione E.I. da 401 a 414) e sui quali fu prevista anche l'installazione del sistema d'arma M 158 a

Nella pagina a fianco, in alto.
Il primo AB 212 consegnato all'Esercito fu immatricolato come E.I. 481, "ritargato" poi definitivamente come E.I. 401.

In basso.
Nel '96, dopo una delle ispezioni maggiori effettuate dal 1° RAE di Bracciano, l'AB 212 riceve la nuova livrea verde a bassa riflettenza con scritte nere opache.


E.I. 481


E.I. 403



razzi liberi da 70 mm, costituito da due lanciarazzi da 19 tubi.

I primi 10 esemplari dell'AB 212 vennero assegnati al 51° Gr.Sqd. di "Antares" nell'83 sostituendo altrettanti AB 205 e rimasero in esercizio fino a che non apparvero gli AB 412 (ordinati in 24 esemplari, denominati EM-4, siglati E.I. dal 450 al 474 ed anch'essi armati con l'M 158) che li rimpiazzarono nell'86.

Gli EM-3 furono quindi assegnati agli Sqd. EM del 20° e del 30° Gruppo Squadroni di stanza a Pontecagnano e Catania.

Il bilancio del terzo decennio di attività

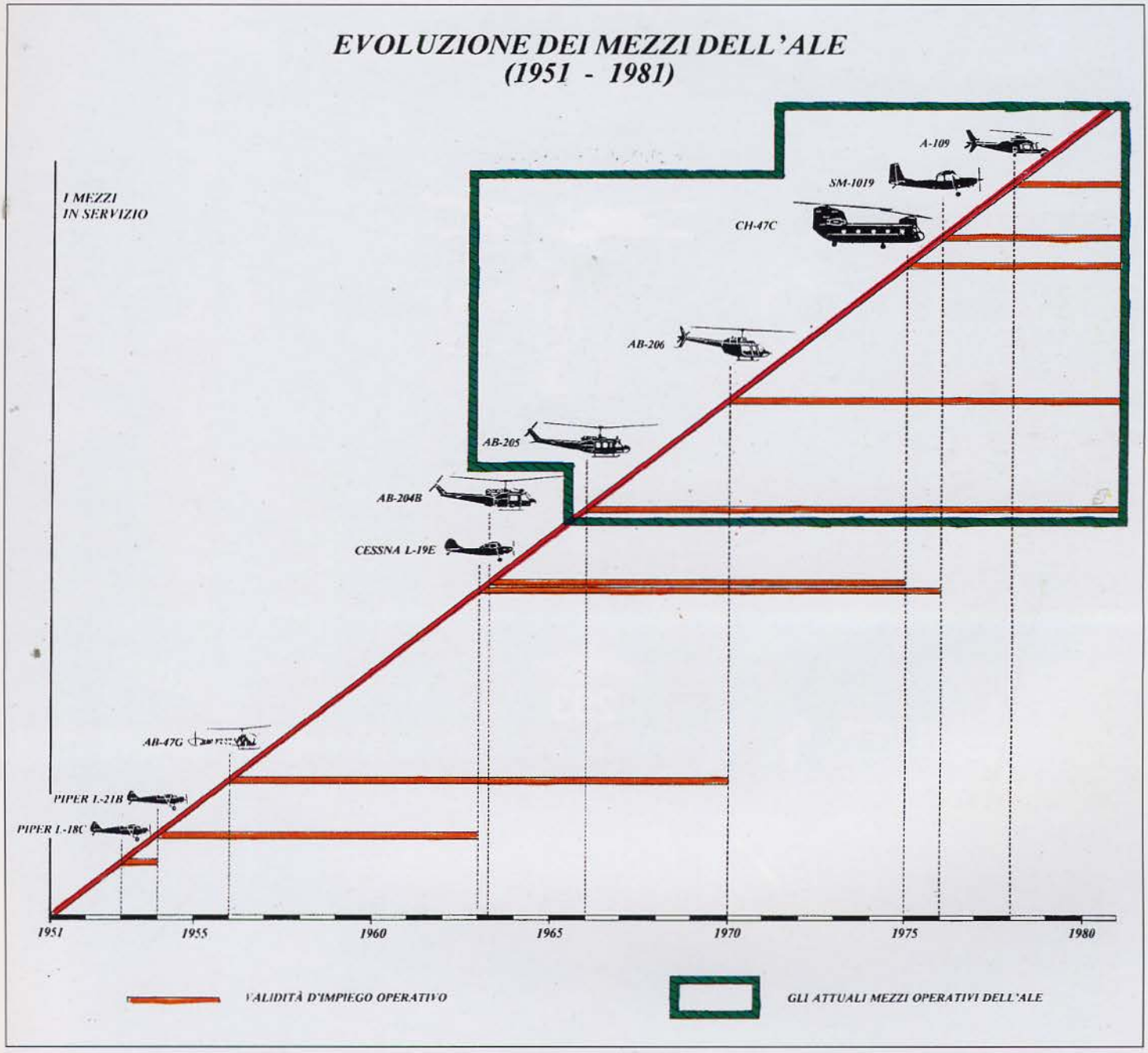
A conclusione del decennio '71-'81, si può ben dire che si erano vissuti gli "anni decisivi" della Specialità perché in così breve tempo si era avuta una tale accelerazione, nella preparazione degli uomini quanto nell'acquisizione di nuovi velivoli e nel perfezionamento del loro impiego, da portare l'ALE ad essere la prima utilizzatrice in campo nazionale di elicotteri militari.

Lo sfruttamento ormai consolidato della terza dimensione da parte della componente aviatoria consentiva di fornire alle unità terrestri un concorso che si poteva ormai estendere dalla zona di attività delle retrovie del fronte fino alla linea di contatto e questo sia di giorno che di notte.



30° anniversario della costituzione dell'Aviazione Leggera dell'Esercito

Il 2 maggio del 1981, l'Amministrazione postale italiana ha voluto rendere un omaggio filatelico all'Aviazione Leggera dell'Esercito, nel suo 30° anniversario della costituzione, con l'emissione di un aerogramma celebrativo del valore di 300 lire. Il commento all'emissione è riportato nel bollettino del Ministero P.T., con un articolo illustrativo a firma del Magg. Generale Ruolo d'Onore Fernando Amedeo Rubini.



Nella pagina a fianco, in alto.
L'AB 412 è entrato in servizio poco tempo dopo il "212"; l'esemplare della foto è uno dei primi con l'installazione protettiva per il tranciamento dei cavi.

In basso.
Nel 30° anniversario della costituzione dell'ALE, celebrata il 2 giugno '81, fu emesso un francobollo commemorativo.

Sul piano del concorso alla protezione del territorio nazionale, ancora una volta, la partecipazione pronta e tempestiva degli aeromobili dell'Esercito aveva in molte occasioni alleviato i disagi della popolazione e concorso a risparmiare il patrimonio boschivo dalla minaccia del fuoco.

Purtroppo, il doloroso tributo di caduti nel decennio trascorso era stato particolarmente elevato, con la perdita di 32 vite.



L'AB 205 armato di sistema M 21 ha fornito per molti anni il "concorso di fuoco" aereo alle unità terrestri.

CAPITOLO VI

LA MATURITÁ

Il quarto decennio

All'inizio degli anni '80, l'Aviazione Leggera dell'Esercito era ormai pienamente matura ed affermata avendo vissuto i suoi anni decisivi durante il decennio che si stava concludendo perché, in questo breve volgere di tempo, aveva rapidamente rinnovato tutta la flotta di velivoli e migliorato decisamente le capacità dei suoi uomini, abbandonando definitivamente il ruolo di compagine amatoriale per assumere quella di "squadra" di professionisti il cui intervento era sempre più richiesto da una struttura militare moderna che, in aggiunta alle normali incombenze operative, concorrendo in modo determinante agli interventi di protezione civile nella difesa del territorio nazionale provato dalle calamità naturali, trovava nei mezzi aerei la soluzione a volte risolutiva.

L'impegno era stato intenso ma, con la nuova struttura ordinativa ed il solido sostegno logistico, si stava razionalizzando l'impiego delle risorse, anche se aggiustamenti e correzioni tipici di una componente dinamica come quella aviatoria che marcia ad un'andatura ben superiore a quella delle Armi consorelle dell' Esercito, erano pur sempre necessari. La cerimonia delle celebrazioni del trentennale, sul tradizionale campo di Viterbo nel Maggio '81, venne commentata da un disincantato cronista, Santi Corvaja che, fuori dalla retorica di costume, così scriveva: "*...l'ALE è oggi comandata dal Gen. Stelio Cortolezzis, convinto assertore dell'impiego tattico della specialità, di cui l'opinione pubblica ammira soprattutto il generoso lavoro che svolse a favore dei terremotati, dei villaggi assediati dalla neve, degli alpinisti in pericolo e dei naufraghi alla deriva. Non c'è dubbio che si tratti di un'immagine suggestiva ed accattivante, redditizia sul piano promozionale. Tuttavia è un'immagine quantomeno incompleta, cosa che va sottolineata proprio nel trentesimo anniversario della fondazione dell'Aviazione Leggera (perchè Leggera?) Esercito. L'ALE, va ricordato, non è un servizio ausiliario aereo per la Croce Rossa ed i Vigili del Fuoco, ma un'Arma preposta alla difesa del nostro Paese. È una situazione che va chiarita una volta per tutte affinchè non si ripetano gli stucchevoli errori e gli ambigui equivoci del passato. In definitiva l'ALE, ormai più che maggiorenne, per lavorare non deve aver bisogno di ricorrere alle mistificazioni come quando nel 1951 si vide costretta ad immatricolare gli aerei con una 'targa civile' per non 'allarmare la concorrenza'. i compiti dell'aviazione Leggera sono precisi ed irreversibili ed essi si moltiplicano il contemporanea con il mostruoso progresso tecnologico. Fino a ieri l'ALE trotterellava fra la ricognizione ed il trasporto. Oggi, con l'avvento dei mezzi ad ala rotante si trova a dover affrontare altri testi filosofici che si possono sintetizzare, sul piano tattico, nella seguente proposizione: ruolo dell'elicottero armato di missili in una guerra futura. Il suo intervento sarà primario od a sostegno delle truppe di terra? O tutt'e due le cose?. A qualcuno questi discorsi potranno sembrare sconvenienti, ma fino a quando la Costituzione ci impone il sacro dovere di difendere la Madrepatria non si vede come possano essere elusi.*"

Il consueto bilancio che veniva fatto in chiusura di cerimonia parlava di un milione e duecentomila ore di volo effettuate dalla costituzione della Specialità e l'impegno dei



Il CH 47 C si è rivelato il migliore fra i mezzi aerei impiegati nella lotta agli incendi boschivi.

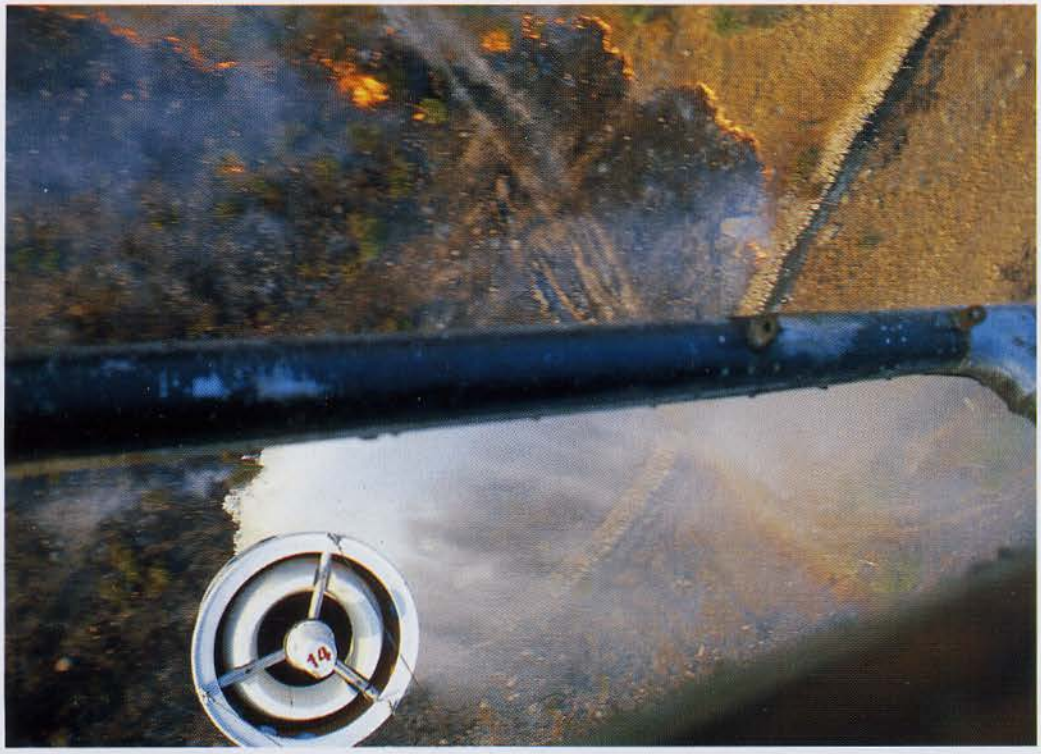
baschi azzurri era testimoniato dalle sette decorazioni al valor civile e dell'Esercito che fregiavano le Bandiere dei reparti e dai 19 encomi solenni concessi a piloti e specialisti.

Le campagne antincendio

In quegli stessi anni, sull'intero territorio nazionale si andava abbattendo un flagello devastante che andava sotto il nome di "incendi boschivi" e che nella stagione estiva, ma in forma meno virulenta anche in quella invernale a causa del sempre più ridotto volume di precipitazioni piovose, trasformavano migliaia di ettari del patrimonio forestale in ceneri fumanti. Le Forze Armate, a partire dal '79, furono mobilitate in massa per affiancarsi alle esigue forze dei Vigili del Fuoco per contrastare questa piaga e naturalmente i mezzi aerei, in particolare gli elicotteri, si rivelarono i più rapidi negli interventi di estinzione o contenimento dei focolai delle fiamme. Dapprima la partecipazione ALE, con apposite "*Campagne nazionali antincendio*", fu estesa un po' a tutti i Reparti i cui mezzi ed equipaggi facevano in buona parte massa sulla Sardegna, la Regione pià colpita, dove il 21° Gr. Sqd. "Orsa Maggiore" assumeva la direzione e coordinamento dell'attività fornendo al contempo il supporto logistico. Per la circostanza, venivano attivate delle basi satelliti in prossimità delle zone boscose più minacciate garantendo quindi rapidità d'intervento in caso di incendio. Gli elicotteri che interveni-

Nella pagina a fianco.
Fra i nuovi equipaggiamenti proposti per la lotta agli incendi con gli elicotteri figura una installazione interna per il CH 47 C in sostituzione della consueta "benna".


E.I.836
ESERCITO



Ecco come si presenta la zona di intervento sorvolata da un AB 205.

vano direttamente per contrastare il fuoco erano gli EM-2, e gli ETM-1 mentre agli ERI-3 ed agli AL-2 era affidato il compito della sorveglianza del territorio per la segnalazione tempestiva dei focolai. Vennero rapidamente messi a punto i materiali e gli estinguenti da impiegare in maniera più redditizia mentre gli equipaggi affinavano le tecniche più idonee al loro impiego. In particolare, per l'EM-2 venne adottato, dopo un periodo ('79 - '88) in cui era impiegata una "benna" rigida "Chadwick" con capacità massima di 500 litri appesa con tre funi di acciaio al gancio baricentrico, il contenitore "Bamby Bucket" flessibile dalla capacità di 1000 litri massimo ma utilizzato per 7-800 litri.

Per l'ETM-1 invece, il contenitore "Smokey" da 5000 litri era quello che dava i risultati più consistenti ed è rimasto in esercizio fino ai giorni nostri. Dopo qualche anno di impieghi estivi massacranti (soprattutto per l'elevato numero di ore/velivolo impiegate) e con il progressivo rafforzamento delle strutture della protezione Civile e dei VV. FF. nonché dell'appalto dell'attività a ditte private di lavoro aereo, si ridusse notevolmente il numero delle basi di rischieramento per cui il solo 21° Gruppo, dal '91, con il rinforzo di EM-2 del 4° e 5° Rgpt ed ETM-1 del 1° Rgpt, divenne il reparto "dedicato" alla lotta antincendio per la Sardegna dalla base di Cagliari Elmas. Non furono rari sul territorio continentale, Liguria in particolare ma anche Piemonte e Toscana gli interventi dei CH 47 che partendo dalla base di Viterbo, si rischieravano su aeroporti prossimi alle zone interessate dagli incendi per effettuare le loro "bennate" (come gli aviatori chiamavano in gergo gli interventi di tale tipo).

Il programma A 129

Un provvedimento governativo del 16 Giugno '77 aveva fissato i termini per una legge destinata "*all'ammodernamento degli armamenti, dei materiali, delle apparecchiature e dei mezzi dell'Esercito*" e, in tale contesto, l'ALE avviava un progetto per l'acquisizione di un elicottero dedicato alla lotta controcarro, siglato A 129, che era la logica



Sopra.
Il Col. E. Valente dello SME al termine del 1° volo "ufficiale" dell'A 129 simbolicamente nomina 'Basco Azzurro' il C.te Forzani.

A fianco.
Il primo volo "non ufficiale" del prototipo dell'A 129 nel Settembre dell''83. Ai comandi di volo il C.te L. Forzani.



prosecuzione dell'esperienza maturata con i due A 109 armati di missili TOW che avevano fornito soddisfacenti risultati in quanto a precisione del tiro ed affidabilità del sistema di lancio e di guida. L'Ispettorato diede incarico al CALE di elaborare un requisito operativo per quest'elicottero e, parallelamente, la Ditta Agusta definì la specifica tecnica relativa mentre lo Stato Maggiore dell'Esercito patrocinava il concorso agli oneri finanziari per lo sviluppo del progetto. In un articolo pubblicato alla fine dello stesso anno dalla Rivista Militare, il Col. P.O. E. Valente dell'Ufficio Ricerche e Studi dello SME, veniva intervistato in merito al programma di acquisizione del mezzo, alle sue caratteristiche e prestazioni nonchè all'aspetto logistico. Dal quadro complessivo che se ne ricavava era chiaro che il progetto era ambizioso e che, una volta realizzato, l'Esercito Italiano sarebbe stato il primo fra i paritetici d'Europa a disporre non di un semplice elicottero armato, bensì di un vero elicottero da combattimento con specifiche funzioni controcarro. Il programma che venne congiuntamente ratificato fra la Forza Armata e l'Industria, prevedeva la realizzazione di cinque prototipi ed il primo volo veniva programmato per la fine dell'82.

L'appellativo che venne dato all'elicottero fu quello di "Mangusta" e gli esperti in dietrologia sostenevano che era evidente il significato sottinteso ed allusivo di competizione con l'oltreatlantico insito in ciò perché, secondo quanto affermano gli zoofili, il grazioso animaletto che si fregia di questo nome è il solo in grado di neutralizzare il serpente Cobra ("Cobra" era per l'appunto il nome di battaglia dell'elicottero d'attacco americano in esercizio in quegli anni in quanto l'AH 64 "Apache" era ancora lungi dall'essere operativo). Nell'intento di garantirsi un certo mercato per ridurre i costi di produzione, si propose agli stessi "yankees" (con una certa faccia tosta viste le premesse competitive del progetto) di partecipare allo sviluppo, sperimentazione e valutazione dell'A 129 nella configurazione ASH (Advanced Scout Helicopter), in pratica un elicottero di tipo avanzato per la ricognizione. Ovviamente, gli americani si astennero dal partecipare preferendo studiare in proprio la soluzione al problema e che si tradusse anni dopo nel programma "Comanche".

Da quel momento in poi, in casa ALE non si parlò di altro che di A 129 e l'inte-





A fianco.
Sul Poligono di Perdasdefogu, l'A 129 che effettuava la sperimentazione a fuoco era assistito da un AB 412 della Agusta, da un AB 206 e da un AB 205 per il sostegno logistico-operativo e la sicurezza.

Sopra.
Il lancio dei razzi da 70 mm da parte dell'A 129.

In basso a sinistra.
Il lancio del missile TOW.

A destra.
Sotto le semiali dell'A 129 sono installati i lanciatori di 4 missili TOW agli attacchi esterni ed i lanciarazzi da 70 mm da 19 razzi agli attacchi interni.

Nella pagina a fianco.
Il posto di pilotaggio posteriore dell'A 129.






RADIO
ICS
RADAR ALTITUDE
ALT
WIRE CUT
LAMP TEST
ROCKETS
ARM
SQL ADJ
DPLR



Il congegno di visione HIADSS posto di fronte all'occhio destro del pilota riproduce la simbologia per il pilotaggio ed il tiro, diurna e notturna. Con tale sistema integrato, il pilota può pilotare "a testa alta" senza dover distogliere lo sguardo dall'esterno per consultare gli strumenti tradizionali.

resse andò via via crescendo con il passare dei mesi e con l'apparire dei simulacri in legno della cabina di pilotaggio prima e di tutto il velivolo poi. Venne altresì indicato nel 49° Gruppo Squadroni "Capricorno" di Casarsa il reparto che avrebbe avuto in dotazione questi mezzi (successivamente commissionati in sessanta esemplari) e per i quali era stata coniata la sigla EA (Elicottero d'Attacco).

Il primo volo del prototipo avvenne all'inizio dell'autunno del '83 ed il Comandante Luciano Forzani, capo collaudatore della Ditta Agusta e responsabile dei voli sperimentali, così ricorda quel momento: "*...ero un po' emozionato mentre mi arrampicavo fino alla cabina di pilotaggio, ma una volta allacciate le bretelle e messo il casco, fu come se avessi chiuso una paratia col mondo esterno. Estrassi dalla tasca la "check list" manoscritta che mi ero preparato e cominciai a farla scorrere, voce per voce, anche se mi ricordavo benissimo la sequenza delle cose da fare. Poi ci fu il rumore dei motori, l'odore familiare del kerosene bruciato, le indicazioni rassicuranti degli strumenti, il fremere della struttura alle frequenze ormai note....tutti segnali conosciuti che il mio cervello elaborava positivamente e trasmetteva al mio inconscio che mi metteva sempre più a mio agio.*

Un' ultima occhiata oltre il parabrezza, vicino al carrellino radio, facevano gruppo i visi ansiosi dei pochi che avevano sin dall'inizio vissuto questo pro-

gramma, un ultimo controllo radio con la Sala Acquisizione Dati: tutto pronto. Forza, adesso tocca a me: su il collettivo, piano, piano!

E fu tutto più facile e più naturale di quanto avessi immaginato. L' A 129 volava e si controllava perfettamente, il livello vibratorio era modesto, i motori si accoppiavano piuttosto bene...insomma, l'elicottero stava in aria, e ci stava meglio di quanto mi aspettassi. Era il tramonto di Domenica 11 Settembre '83 ed eravamo di quattro giorni in anticipo sul programma stilato quasi un anno prima...".

Il seguente 12 Ottobre, vi fu il primo volo ufficiale alla presenza del Ministro della Difesa Giovanni Spadolini, del Capo di SME Generale CA Alberto Cappuzzo e dei vertici militari ed industriali nazionali. Successivamente, iniziarono le prove di valutazione dei sistemi d'arma missilistico controcarro e razzi liberi da 70 mm presso il Poligono del Salto di Quirra che si protrassero per alcuni anni perché si passò dal sistema d'arma principale TOW della statunitense Hughes (che non aveva un chiaro sviluppo nella notturnizzazione del sistema di acquisizione per il tiro) a quello della svedese ELITOW che prometteva, in aggiunta al soddisfacimento dei requisiti operativi, delle maggiori compensazioni industriali.

L'attività dei reparti operativi

Con la nuova strutturazione che avevano assunto da alcuni anni le Unità, si può affermare che dalle Alpi alla Sicilia, ogni Gruppo Squadroni, autonomo o dipendente dai Raggruppamenti, aveva trovato la sua giusta "vocazione", sia come ambiente operativo sia come tipo di missioni svolte con maggior frequenza. A seconda della collocazione geografica, si spaziava dall'attività in ambiente di alta e media montagna, a quella nella pianura o di ampi tratti di mare, operando a favore di tutte le armi e specialità. Inoltre, il costante contributo sul piano umanitario andava dal soccorso in montagna al trasporto di traumatizzati, mentre il concorso alle operazioni antincendio ed i soccorsi alla popolazione durante terremoti ed alluvioni erano all'ordine del giorno.

Gli elementi di punta erano ovviamente i tre Raggruppamenti 1°, 4° e 5° (quello del III CA era ancora costituito solamente a livello di Comando ALE disponendo di un Gruppo ERI a Bresso ed un Gruppo EM a Padova), ed ognuno di essi si distingueva in un particolare settore e frequentemente la stampa nazionale aveva occasione di citarne le imprese con grande rilievo. Fra i Gruppi Squadroni, il 21° di Cagliari era sicuramente quello che si evidenziava per la sua organizzazione e direzione delle campagne antincendio.

Il 1° Raggruppamento Antares - "Primus nomine, factisque fulgentior"

Con la sua dipendenza operativa diretta dallo Stato Maggiore, a partire dal 1 febbraio '76 "Antares" effettuava un'intensa attività comprendente una vasta gamma di impieghi, con i suoi multiruolo e trasporto medio, che includevano:

- il trasporto di personale militare e civile (comprese le traduzioni di pericolosi delinquenti comuni o di terroristi);
- il trasporto di materiali di tutti i tipi, inclusi esplosivi e munizioni (fino a che si scoprì che non era possibile farlo per motivi di sicurezza);
- gli interventi antincendio.

Fra le tante missioni assegnate all'ETM-1 ve ne fu una di un tipo particolare, durante un periodo a cavallo tra la fine dei '70 e l'inizio degli '80 consistente nel collegamento settimanale fra il continente e la Sardegna, destinata al trasporto di militari in



Un CH 47 C di "Antares" in attività sul campo di Bolzano.

servizio e dei loro familiari, per supplire ai disagi dei viaggi dei dipendenti del Ministero Difesa che facevano servizio nell'isola. Il servizio, che in virtù del suo propugnatore, l'Ispettore ALE Gen. Armando Toledo veniva scherzosamente chiamato "Toledo Air Line", aveva il seguente svolgimento: un elicottero partiva alla mattina presto dal "capolinea" di Viterbo con il suo carico di militari, donne e bambini insonnoliti e, dopo aver fatto tappa all'aeroporto dell'Urbe per imbarcare altri passeggeri (piuttosto mesti in volto, non si capiva mai se a causa dell'apprensione per il volo o per la tristezza di andare o tornare in Sardegna) si spiccava il balzo in direzione Olbia, dove si arrivava dopo un'oretta e mezza di frastuono infernale e di correnti d'aria perverse dovendo viaggiare a volte con la rampa posteriore di carico aperta, completamente distrutti. Raggiungendo la terraferma, se l'aeroporto di quella città era uno scalo previsto si atterrava; se era in programma una fermata ad Alghero, si procedeva in quella direzione, altrimenti si puntava sull'amena località di Perdasdefogu dove ci si fermava per il rifornimento, dopo aver subito le "carezze" del consueto maestrale lungo tutta la costa orientale sarda. Qui di solito sbarcavano i passeggeri che facevano servizio al Poligono del PISQ ed il sorriso non tornava sul loro volto perché evidentemente quello che li attendeva sul posto era peggiore del volo appena terminato.

Si ripartiva quindi per Cagliari Elmas e, successivamente, ultima tratta per l'altro capolinea, Teulada.

Pernottamento per l'equipaggio del velivolo ed, al mattino successivo, partenza per rifare lo stesso percorso a ritroso. Il tutto detto così sembrerebbe facile, ma, se si considerano i periodi di tempo brutto e le possibili inefficienze degli elicotteri il servizio si traduceva in un carico veramente stressante per il personale e per le "vittime", trasportate. Quindi, dopo alcuni mesi di esercizio, anche in considerazione che in termini di rapporto costo-efficacia era "più la spesa che l'impresa", il servizio fu sospeso definitivamente.

Un altra "bravura", questa volta molto più spettacolare, dei CH 47 e che comparve sulle prime pagine di tutti i giornali, fu quella consistente nell'aggancio e trasporto della statua posta sulla sommità di Castel Sant'Angelo a Roma che, necessitando di urgenti restauri, fu delicatamente sollevata dal suo basamento da un ETM tramite il gancio baricentrico e trasferita in volo al luogo dove ricevette le necessari cure e



ETM-1 ed EM-3 del 1° Rgpt. "Antares" in esercitazione sul Poligono di Monteromano.

successivamente rimessa al suo posto da una di queste gru volanti. Si poté ben dire in quell'occasione che anche gli angeli di marmo possono volare!

Gli aviatori del 51° "Leone" dal canto loro, raccogliendo l'eredità del I REUG da cui discendono, si sono sempre distinti per la loro partecipazione alle operazioni di concorso nell'intervento a favore delle zone colpite dai cataclismi e nelle quotidiane missioni di trasporto traumatizzati. In questo particolare settore G. Silvestrini, un giovanissimo Sergente pilota da poco assegnato al Gruppo, così ne scrisse sul numero speciale di Ala Rotante pubblicato in occasione del XXV anniversario dell'ALE nel '76: *"Ci sono finalmente! Oggi dopo un corso durato più di due anni, entro a far parte di un vero reparto di volo: il 51° Gruppo Squadroni EM "Leone", uno dei più importanti dell'Aviazione Leggera. Mancano dieci minuti alle sette: mi devo sbrigare; non posso arrivare in ritardo al mio primo briefing. Entro nell'aula e già si sente la presenza di un atmosfera diversa. Tutti i piloti dei tre Squadroni che compongono il Gruppo parlano fra loro e ci danno il benvenuto. Mi sento come in una buona famiglia dove il denominatore comune a tutti è la passione per il volo. Sono le sette in punto: il Comandante del reparto inizia il rapporto pre-volo. Secondo il programma il mio turno di volo inizia alle 08.15; ho circa mezz'ora a mia disposizione. Per ingannare il tempo passo in hangar. Diversi elicotteri sono fermi per le*

ispezioni periodiche. Alcuni specialisti lavorano attorno a queste macchine che appaiono come enormi uccelli feriti. Quanto lavoro pure per loro! L'elicottero di per se stesso è forse la macchina volante più sofisticata e delicata e per essere efficiente ha bisogno di notevoli cure. Gli specialisti del reparto questo lo sanno: lo si capisce da come lavorano, dalla loro precisione, dalla loro attenzione. Ma ecco! E' giunta l'ora del mio primo volo al nuovo reparto. Esco sul piazzale: quattro elicotteri aspettano allineati: Mi avvicino al "327", il "mio", e dopo un attenta ispezione a terra sono a bordo. I controlli, la messa in moto, la chiamata radio: "Formazione Mambo pronta al rullaggio", e poi su il collettivo. Sembra impossibile, ma dopo alcune vibrazioni ecco che le tre tonnellate del velivolo si sollevano da terra: il miracolo si è compiuto nuovamente. Man mano che l'elicottero acquista velocità e si solleva dal terreno lo scenario muta; le case diventano sempre più piccole e ci si sente più liberi. E' passata circa un'ora e mezza dal decollo. "Viterbo torre, formazione Mambo in finale" - "Formazione Mambo autorizzata all'atterraggio". Il mio primo volo si è concluso ma non sarà l'ultimo della giornata. L'intensa attività svolta fa sì che nel programma il mio nome compaia anche nei turni di pomeriggio, mentre per domani è previsto un volo di trasferimento da Viterbo a Napoli. Verso sera decido di passare in Sala Operativa per informarmi sulla rotta che dovrò percorrere. Il pilota di emergenza sta terminando la sua giornata di allarme; - giornata tranquilla, - mi dice. Ma quello che non era successo nelle ore precedenti accade in un istante. Una telefonata informa che una donna ha urgente bisogno di essere trasportata all'ospedale di Siena: il pace-maker che fino allora aveva regolato i battiti del suo cuore malato non funziona più regolarmente. Guardiamo l'orologio: sono le 17.15 ed il sole è scomparso dietro enormi cumuli temporaleschi, ma il pilota decide di partire: non è incoscienza ma rischio calcolato. In pochissimi minuti l'elicottero con il suo carico delicato stacca i pattini da terra e punta verso Siena. Comincia a piovere ed il tempo sembra non passare mai, soprattutto per chi è rimasto a terra. Decido di salire in Torre di controllo per ascoltare le comunicazioni radio. Tutto il reparto è in attesa. Sono le 19.30, è ormai notte quando una voce anonima chiama: "Viterbo Torre - Mambo 328 rientra da Siena - missione compiuta - tutto OK.".

Per l'intensa e meritoria attività svolta in anni di servizio, la Bandiera di "Antares" (il cui primo Comandante è stato il Col. Arnaldo de Angelis) è stata decorata della già citata Medaglia d'Argento al Valore dell'Esercito, cui vanno aggiunte una Medaglia di Bronzo al valore Militare, una Croce di Guerra al Valore Militare, un Attestato di Benemerenza del Ministro della Difesa, tre Attestati di Benemerenza al Valor Civile del Ministro dell'Interno e dieci Encomi Solenni del Capo di S.M.E. concessi a personale del Raggruppamento per atti di valore compiuti sia in Italia che all'estero.

Il 4° Raggruppamento Altair - "Nec aspera nec ardua coela timeo"

Parlare delle attività del Raggruppamento, dislocato sull'aeroporto di Bolzano (il cui primo Comandante è stato il Col. Ruggero De Zuani) con i Gruppi 24° "Orione" e 54° "Cefeo" e con "appendici" a Belluno (44° Gr.Sqd. "Fenice"), a Venaria (34° Gr. Sqd "Toro"), nonchè il 545° Sqd. della Scuola Militare Alpina ad Aosta, significa citare una intensa vita operativa svolta a favore delle truppe dell'intero IV Corpo d'Armata dislocate nell'arco alpino. Inoltre, con il 545° Sqd prima ed il 34° "Toro" poi inseriti nella Forza di Reazione Rapida della NATO, ogni anno si assisteva alla trasferta degli EM-2, degli ERI-3 e dei loro equipaggi nelle nazioni dove si svolgevano le consuete



EM-2 del 4° Rgpt. "Altair" di Bolzano in volo sulle Dolomiti.

manovre interalleate, dalla Norvegia alla Turchia, dalla Danimarca alla Grecia. In aggiunta a questo aspetto quotidiano di missioni di volo, il 4° "Altair" si è posto costantemente in evidenza per l'elevato numero di soccorsi in alta montagna che gli sono valsi per lunghi anni il grato ed incondizionato riconoscimento delle popolazioni delle vallate e dei turisti esposti ai rischi connessi con l'imprudenza e il mancato rispetto delle norme di sicurezza che regolano un giusto rapporto con tale tipo di ambiente. Di questo diuturno intervento umanitario, ci è testimone uno dei protagonisti di questo genere di interventi, il Mar. Magg. D.Sartori che così racconta una giornata del 4° Rgpt: *"...da qualche anno a Bolzano il mese di luglio ha assunto gli aspetti tipici della primavera anzichè dell'estate: tempo instabile, le giornate si guastano velocemente e con repentini mutamenti tornano belle. Oggi invece si preannuncia una splendida giornata e chissà quanta gente starà gustandosi le montagne tutt'intorno percorrendo sentieri più o meno arditi alla ricerca di spazio pulito o di una lieve sensazione di libertà mentre io sono di servizio di pronto intervento con i colleghi Biano e De Montis. Alle 11 e 45 ci stiamo avviando a mensa per la colazione ma, improvviso, risuona l'urlo inconfondibile della sirena dell'allarme che prevede il decollo immediato dell'elicottero EM-2 di soccorso. Decolliamo. Sono le 12.00, destinazione Sasso Lungo. Sono luoghi che spesso ho battuto con lo sguardo chiedendomi come fa certa gente a praticarli con le proprie forze. Dopo aver caricato due soc-*



Una delle frequenti missioni di addestramento per il personale del soccorso in alta montagna degli elicotteri di "Altair".

corritori del C.N.S.A., dirigo sulla forcella dove troveremo il ferito. Le pareti sono molto strette, tanto che non si riesce a vederne la sommità, anzi danno l'impressione di chiudersi al disopra del rotore. Sfioro terra con i pattini a valle di una stretta lingua di neve. I soccorritori saltano giù ed iniziano a risalire il pendio e, dopo alcuni minuti e tanta fatica, raggiungono l'infortunato che viene sistemato nella barella. Non voglio che perdano altro tempo (potrebbe essere fatale) per scendere a valle, allora decollo e vado ad appoggiare le punte dei pattini a pochi metri dalla barella. Tutto l'elicottero è nel vuoto. Caricata la barella, tiro il collettivo fino al 100% di N1 e molto lentamente ruoto attorno all'asse mentre le pareti sembra si chiudano su di noi.

Dolcemente ciclico in avanti e di fronte a noi si apre, incantevole, l'Alpe di Siusi. E' fatta. Il pronto soccorso accoglie il ferito e la mensa i nostri malcelati desideri di cibo. Sono le 13.30, potrebbe bastare ma alle 15.00 nuovo richiamo. Si riparte, cambia la destinazione e cambiano le condizioni. Ci aspettano sul ghiacciaio di Lasa ma non ci si può arrivare. Nubi e vento rendono l'ambiente piuttosto movimentato e non pare più una giornata estiva. Decido di atterrare a Silandro ed attendere un miglioramento che, puntualmente, si verifica una quarantina di minuti più tardi. Andiamo sul ghiacciaio, carichiamo il ferito e giù all'ospedale. Alle 17.30 siamo di nuovo in sala operativa

e ci concediamo un meritato gelato. Non riusciamo a finirlo! Alle 17.50 nuova chiamata e ritorniamo alle pendici del Sasso Lungo in località detta "Città dei Sassi" (inutile chiedere il perché di questo nome) e tra un sasso e l'altro si ricupera il terzo ferito. Per la terza volta si ritorna la pronto soccorso. Sarà una sensazione, ma credo che gli addetti dell'ospedale comincino ad odiarci per il lavoro che gli procuriamo. Finalmente si torna a casa, si chiude la Sala Operativa e ci si concede una meritata doccia. Sotto l'acqua che scorre, come penso accada ad ognuno di noi, faccio il bilancio della giornata per valutare gli aspetti positivi e negativi, quando suona il telefono. Un ragazzo ferito attende di essere trasportato a Verona dall'Ospedale di Bolzano. Si decolla a mezzanotte. Grazie a Dio la visibilità è buona, giusto qualche cumulo lungo la rotta per spezzare la monotonia della navigazione. Il rientro con atterraggio alle 01.30, nuova doccia e finalmente le agognate lenzuola.....ed il bilancio? Ma!!!, io mi sono addormentato, provate a farlo voi!.....".

La meritoria attività di soccorso del 4° Altair nell'arco alpino valse l'assegnazione, il 2 Giugno '82, di una Medaglia d'Argento al Valor Civile con la seguente motivazione: "*Il 4° Raggruppamento ALE "Altair", nel corso della sua pluriennale attività, con generoso slancio ed eccezionale perizia, ha effettuato numerosissime missioni in alta montagna, operando spesso oltre i limiti di sicurezza.*

Sempre presente là dove le necessità della gente e le improvvise sciagure ne richiedevano l'intervento, ha impegnato i propri appartenenti in rischiose, difficili ed estenuanti operazioni di pronto soccorso, contribuendo a salvare numerose vite umane. Fulgido esempio di generosa abnegazione ed operante umana solidarietà.".

La decorazione veniva ad arricchire il medagliere del Reparto che già si fregiava di due Medaglie d'Argento al Valor Civile e della "Stella del Cardo", concesse in precedenza al IV REUG.

La motivazione di una delle due M.A. era la seguente: "*In occasione dell'immane disastro del Vajont, gli elicotteri del IV Corpo d'Armata-Bolzano, con generoso sprezzo del pericolo e notevole altruismo si adoperavano instancabilmente, in condizioni ambientali drammatiche e per diversi giorni, nelle difficili operazioni di soccorso delle popolazioni colpite, meritando l'ammirazione e la riconoscenza della Nazione. Ottobre 1963*".

Mentre quella della Stella del Cardo, la più alta onorificenza alpina concessa dall'omonima Associazione Nazionale, così citava: "*In molti anni di attività, in collaborazione con le squadre di Soccorso alpino del Trentino Alto Adige e provincie limitrofe, ha dato diuturna prova di elevate capacità operative e generosità dei suoi componenti contribuendo in maniera determinante a salvare vite umane, a ricercare dispersi, a rifornire coloro che erano stati sorpresi dalle bufere*".

Ma non solo dal capoluogo altoatesino partivano gli elicotteri in fraterno slancio di fraternità, perché all' estremo occidentale dell'arco alpino, la Valle d'Aosta, il RAL della SMALP effettuò per anni gli stessi tipi di interventi che gli valsero un Medaglia d'Argento al Valor Civile già nel '75, così motivata: "*Il Reparto Aviazione Leggera della Scuola Militare Alpina di Aosta, in tre anni di attività, con infaticabile slancio, generosa abnegazione e sprezzo del pericolo, ha effettuato numerose missioni di soccorso alpino, contribuendo in maniera determinante a salvare molti turisti e valligiani.*"

Le tre Medaglie d'Argento si andavano ad aggiungere alle due analoghe decorazioni assegnate alla Bandiera di Guerra dell' "Altair" in occasione dell'alluvione del bellunese e trentino nel '66 e del terremoto del Friuli nel '76.

Il 5° Raggruppamento Rigel - "Il mio spirit atòr ti svole"

Il Raggruppamento di Casarsa, essendo dislocato dal 1 gennaio '76 (primo Comandante il Col. Italo Papalia) nella zona di confine nazionale che secondo la logica corrente in quegli anni era il più esposto ad una minaccia armata proveniente da oriente, è stato per innumerevoli anni in ambito ALE il reparto di volo con il profilo operativo più marcato.

Il giornalista Fulvio Fumis, in una corrispondenza apparsa qualche tempo più tardi su un'importante quotidiano e dal titolo "Hanno inventato un nuovo modo di volare", così scriveva dopo una sua visita al "Rigel": *"...L'aviazione ha compiuto tanti passi da gigante dai primi anni da toccare quote inimmaginabili e da raggiungere velocità impensabili che ora questi strani piloti di elicottero sembrano volerla riportare ai primordi. Sfiorano la terra a pochi centimetri e paiono non voler mai puntare il cielo, "stoppano" la velocità a zero, si nascondono dietro gli alberi e spesso è sufficiente un grosso cespuglio, si accontentano insomma di strisciare sul terreno. Icaro torna sulla terra? Macché! Hanno solo inventato un nuovo modo di volare. Lo chiamano "il volo tattico". A loro va bene così perché sono Ufficiali e Sottufficiali dell'Esercito e devono trasformare la macchina volante in un veicolo paraterrestre per inserirsi e contribuire al disegno della battaglia di terra. I contadini nei campi intorno al Tagliamento sono abituati a vedere gli elicotteri a volare come vespe. I piloti del 5° Rigel qui sono di casa. Dopo che hanno appreso a cavare fuori dalle loro pazze macchine volanti anche l'impossibile, sono tornati a scuola ed hanno imparato a volare con la nuova tecnica, quasi guidassero un carro armato. Per colpire gli obiettivi nell'area del combattimento che si considera satura di armi e di fuoco, a terra ed in cielo, bisogna affidarsi alla sorpresa, avvicinarsi in occultamento, colpire a distanza e disimpegnarsi sulle rotte di scampo. Per questo l'elicottero adotta i canoni dei veicoli legati al suolo: si nasconde e si defila, come il carro armato è sorgente di fuoco e più del carro armato mobile, ma non è obbligato ad operare in forma-*



EM-2 armati del 5° Rgpt. "Rigel" in volo sul greto del Tagliamento.

zioni coordinate, può sollevarsi improvvisamente e scomparire dietro ogni rilievo e macchia, l'ostacolo naturale non lo rallenta come non lo ferma l'ostacolo artificiale (campo minato), con i nuovi missili in dotazione colpisce ad almeno tremila metri di distanza un obiettivo puntiforme, può aprire il fuoco da quote inferiori ai 15 metri considerate ottimali per sfuggire ai missili allíinfrarosso.

Il Colonnello Romano Gelati, Comandante del 5° Rigel, ha organizzato per la nostra visita una dimostrazione pratica distaccandoci come osservatori a bordo di un elicottero che ha seguito dall'alto le fasi del volo tattico di un velivolo gemello. L'equipaggio (Magg. De Monte, Serg. Magg. Granziera e Serg. Magg. Ancona) porta il nostro AB 205 ad un'altezza di 1000 piedi: siamo su un'ideale pedana di osservazione mobile per seguire il volo tattico dell'altro elicottero.

Uscito dall'aerocampo di Casarsa il velivolo protagonista, dopo aver preso quota, punta decisamente a terra e si tuffa dietro un filare di alberi. Porta la velocità a zero e comincia l'osservazione.

I piloti, più che studiare una rotta, scelgono un sentiero immaginario il più defilato e radente possibile che assicuri al mezzo una copertura adatta a raggiungere un altro punto occultato all'osservazione avversaria. È la tattica degli sbalzi di fanteria. Individuato il varco, l'elicottero si lancia a pieno rotore su una radura, la terra sotto i pattini quasi a portata di mano, fila via a duecento all'ora, il muso inclinato verso il basso come un segugio che fiuti una buona pista.

Il velivolo, ben mimetizzato con la vegetazione circostante, si blocca davanti ad un terrapieno, sosta brevemente e rimette il naso fuori. Poi il volo prosegue come un minuetto. Anche gli angoli di alcune ville di campagna sono utilizzabili per dare copertura a questa avanzata che macina chilometri di distanza. Un canalone abbastanza largo e profondo è un'occasione d'oro per percorrere qualche centinaio di metri in perfetto occultamento. Poi c'è da superare una linea dell'alta tensione. Scavalcarla significherebbe rendersi visibili a lunga distanza e perciò si sceglie la soluzione di passarle sotto. L'equipaggio in volo tattico è sottoposto ad una sfibrante prova d'intuito, di



Gli EM-2 armati del "Rigel" sorvolano la pianura friulana.

osservazione e di manovra. I piloti devono saper leggere il terreno, trarre dalla macchina il massimo delle prestazioni peculiari che essa può offrire, coordinare la manovra del volo in mezzo ad ostacoli che, invece di essere evitati, vengono ricercati, e quindi far funzionare mani e piedi in sincronia per assicurare il corretto assetto di volo. La prova tattica si conclude quasi alle porte di Gemona, dopo aver impegnato buona parte della riva destra del Tagliamento. Il nostro compagno ruota infine di 180° e scivola via sicuro e veloce con il suo ronzio di calabrone gigante, occupando di nuovo le pulite vie del cielo dopo aver corteggiato così insistentemente la terra...".

Ma anche il Rigel, oltre ad interpretare il ruolo di "combattente", così come il confratello "Altair", è sempre pronto a tendere la mano a ch è in difficoltà ed allora proseguiva il racconto di un altro aspetto dell'attività del reparto: *"...ci attende il rifugio di Sella Nevea, alle spalle del Canin per una dimostrazione di soccorso: I guerrieri diventano samaritani. L'elicottero ci abbandona in una montagna ancora deserta, appena spruzzata di neve irriducibile. L'esercitazione prevede di posare un alpinista su una cengia, tagliente come un rasoio a 2500 metri di quota. Il giovane simulerà di essere un infortunato ed un altro alpinista dovrà calarsi a mezzo verricello dall'elicottero per soccorrerlo. Il vento aumenta. L'elicottero si è posato sulla cengia, sotto le raffiche sempre più impetuose. L'equilibrio, anche ad occhio nudo, si rivela precario ma l'abilità dei piloti ha ancora la meglio. Il vento insiste, quasi con rabbia per questa inattesa sfida e provoca vortici intorno a quella lama di roccia. Un primo tentativo di calare il soccorritore deve essere interrotto: l'uomo oscilla paurosamente nel vuoto e l'elicottero è costretto a ruotare per non lasciarsi imbrigliare nei giochi del vento. Quattro o cinque tentativi si rivelano impossibili. L'esercitazione sta per trasformarsi in un episodio di soccorso reale. Ormai bisogna fare sul serio per riprendersi quel coraggioso che con tanti altri, veneti, friulani e triestini si addestra ad ogni fine settimana per salvare davvero la vita ad alpinisti infortunati o rocciatori domenicali vittime delle insidie della montagna.*

Ed allora si fa sul serio: l'elicottero punta deciso sulla cengia, studia il vento, sceglie la direzione più adatta, manovra con nuova sicurezza, sfiora la cima come un aquila che avesse ritrovato il suo nido, cala il verricello a poco più di un metro e si riprende l'alpinista. Il soccorritore è soccorso. In cielo, da queste parti, si può sempre contare su una mano amica.....".

E questa "mano amica" il Rigel l'ha tesa in tante occasioni e la circostanza più drammatica è stata quando, nel '76, il terremoto del Friuli ha colpito proprio dove il reparto è stanziato ed il suo pronto accorrere ed il suo generoso prodigarsi gli ha valso una Medaglia d'Argento al Valore dell'Esercito con la seguente motivazione: *"Reparto Aviazione Leggera dell'Esercito, dislocato nella zona colpita dal terremoto, interveniva immediatamente come elemento principale di coordinamento delle operazioni aeree di soccorso a favore delle popolazioni disastrate. Con l'impiego di mezzi aerei propri e di altri reparti di volo della regione veneta, provvedeva ad evacuare oltre mille persone dalle zone più impervie; a sgomberare centinaia di feriti; a trasportare e distribuire centinaia di tonnellate di viveri, generi di conforto e medicinali; a trasferire personale medico nei centri maggiormente danneggiati ed inaccessibili ad altri mezzi. L'imponente e tempestivo impiego delle macchine a disposizione, lo spirito di sacrificio e lo sprezzo del pericolo dimostrati dagli equipaggi, spesso operando al limite della resistenza fisica e della sicurezza operativa, risultarono contributo determinante nell'opera di salvataggio di vite umane, di sgombero di feriti e, successivamente, di rifornimento di materiali essenziali. Si poneva così all'ammirazione delle popolazioni locali,*

riscuotendo ripetute manifestazioni di gratitudine per se e per l'intera istituzione. Friuli, 6 Maggio 1976 - 30 Aprile 1977."

Il profilo spiccatamente operativo del Ragguppamento veniva altresì sottolineato dalla decisione dello Stato Maggiore di destinare ad un suo Gruppo (avuto in organico dopo lo scioglimento della Divisione Corazzata "Ariete" da cui dipendeva), il 49° "Capricorno" (inizialmente basato su ERI-3), i futuri elicotteri d'attacco A 129 per rafforzare la componente controcarro del V Corpo d'Armata.

Nel Dicembre del '93, la Bandiera del "Rigel" veniva insignita della Medaglia d'Argento al Valore dell'Esercito per il concorso nelle operazioni di pace svolte nella ex-Jugoslavia andandosi ad affiancare ad una M.A. al Valor Civile e a due M.B. al Valore dell'Esercito.

La costituzione dell'ANAE

L'idea di costituire un'*Associazione dell'Aviazione dell'Esercito* risale all'anno '69; fu infatti il Col. Angelo Stradiotto, allora Comandante del CAALE, a fare i primi sondaggi per conoscere le concrete possibilità di portare a buon fine una simile iniziativa.

L'idea dovette essere purtroppo abbandonata in quanto si appurò che la proposta per la fondazione di un Associazione d'Arma non poteva essere inoltrata alle competenti autorità da personale in servizio attivo. In quell'epoca l'ALE, che compiva il suo 18esimo anniversario, non poteva ancora contare su di un consistente numero di personale in congedo, fatta eccezione forse di un centinaio, fra piloti e specialisti, che avevano lasciato il servizio perché assunti da compagnie di lavoro aereo o da ditte aeronautiche.

A distanza di altri anni, nell'83, le cose erano cambiate ed un gruppo di Ufficiali e Sottufficiali in congedo, quasi tutti residenti a Viterbo, pensò di rispolverare l'idea tanto cara a Stradiotto e fondò un Comitato per la Costituzione dell'*Associazione Nazionale Aviazione Esercito - ANAE* nella quale sarebbero potuti confluire baschi azzurri in servizio od in pensione dell'ALE ed anche, per rispetto e fedeltà alle tradizioni, gli Ufficiali O.A..

Presidente Nazionale dell'Associazione venne eletto all'unanimità il Generale Muscarà che, nel suo saluto inaugurale così si rivolgeva ai componenti: "*...non è que-*

A fianco.
Il Presidente onorario dell'ANAE, Gen. Muscarà (al centro), il Presidente Nazionale, Gen. F. Moizo, ed il Comandante del Centro ALE, Gen. D. Innecco, rendono omaggio al monumento ai caduti di Viterbo.



Sotto.
Nella sua visita alla città di Viterbo alla fine degli anni '80, il Santo Padre fu brevemente ospite in Caserma del Gen. Innecco, Comandante del Centro ALE.



sta la sede per riandare alle origini della Specialità e per ricordare le innumerevoli fatiche richieste dal superamento di mille ostacoli ma mi sia concesso richiamare alla mente dei 'vecchi' dell'ALE i primi anni di vita, con la decisa volontà di riuscire e di non deludere le aspettative di chi ci aveva affidato un preciso compito. Da qualche parte fu scritto che con 'piemontese tenacia' si proseguì, incuranti di tutto, nello sviluppo della piccola flotta aerea dell'Esercito. È fuor di dubbio che furono quegli ostacoli e quelle fatiche a far lievitare i sentimenti di vera, intima coesione fra tutti coloro che idealmente già sin d'allora mostravano la fierezza di essere i primi 'Baschi Azzurri' dell'Esercito Italiano. Non si perdano i valori morali che abbiamo creato; facciamoli costantemente rivivere in ogni circostanza; ci sia motivo di orgoglio averli custoditi e consegnati a coloro che hanno assunto i nostri ruoli; manteniamo ben alto il nome ed il prestigio dell'ALE.

Fate insomma che ciascuno possa dire, sia pure con superbia, ai propri figli: IO FUI DELL'ALE!."

In breve tempo, l'Associazione incontrò sempre maggiori sostegni ed adesioni ed iniziò la pubblicazione del periodico "Basco Azzurro", vera e propria Gazzetta della Specialità. Quando, dopo un paio d'anni, la presidenza dell'associazione passò al Gen. Moizo, il Gen. Muscarà ne divenne Presidente Onorario permanendo in tale incarico fino al giorno della sua scomparsa.

La radiazione degli AB 204B

Mentre un elicottero completamente nuovo (l'A 129) stava prendendo forma e consistenza, un veterano dell'attività operativa dei gloriosi REUG, l'AB 204, che aveva rappresentato 25 anni prima per la Specialità il "giro di boa" dal dilettantismo amatoriale alla professionalità aviatoria, si andava incamminando inesorabilmente sul viale del tramonto. Il 22 Maggio '89, una formazione di nove elicotteri

Uno degli AB 204 B rimasti al Centro di Viterbo dopo la radiazione.



con altrettanti maturi piloti e specialisti, decollava da Viterbo e dirigeva a nord in direzione di Verona Boscomantico. Capo formazione era il Col. G. Aquili che, lasciato per un giorno il suo incarico d'ufficio presso l'Ispettorato ALE, aveva radunato gli elicotteri di quel tipo ancora in condizioni di volo per trasferirli su quella base settentrionale perchè fossero sottoposti a trattamento di lunga conservazione in vista della loro ormai decisa radiazione dalla "flotta" dell'Esercito.

Il trasferimento si svolse regolarmente e, dopo l'atterraggio, vi fu il consueto banchetto che accompagna tradizionalmente gli eventi storici che si concludono in maniera lieta. Nel cuore di tutti i piloti e specialisti che per oltre 25 anni avevano operato con quegli elicotteri dalle Alpi al Libano, dalla Sardegna alla Sicilia, questo evento non mancò di lasciare un velo di commozione per la scomparsa di un amico fidato.

L'immissione dei nuovi A 109

Le ottime prestazioni che i tre A 109, assegnati al CALE ed impiegati per compiti di trasporto "India Papa" avevano dimostrato di avere nel corso di numerosi anni, fecero propendere lo SME per commissionarne un lotto di 24 unità (dall'E.I. 856 all'E.I.879) per impiegarli in un duplice ruolo:

- collegamento veloce, a disposizione dei Comandi Centrali e di Corpo d'Armata;
- esplorazione, a favore degli Squadroni dotati di elicotteri controcarro.

Su richiesta specifica dell'Esercito, la Ditta Agusta apportò delle modifiche sostanziali alla macchina per renderla più "militare" e meno "executive". Innanzitutto, il normale carrello d'atterraggio a ruote non fu più retrattile bensì fisso con un conseguente aumento dell'autonomia di volo grazie all'installazione di ulteriori serbatoi combustibile nei vani carrelli non più utilizzati. Inoltre, gli apparati di radionavigazione, di comunicazione e di stabilizzazione vennero aggiornati secondo gli standard moderni.

Uno dei primi A 109 EOA-1 da collegamento consegnato all'ALE.





L'A 109 EOA-2 è dotato di un congegno di visione stabilizzato con telemetro LASER per la sorveglianza del campo di battaglia e per l'acquisizione di obiettivi a favore dell'A 129 per il quale opera come "esploratore".

In tal modo, venne distribuito ad alcuni reparti (Centro ALE, 4° Rgpt, 28°, 30° e 39° Gruppo) un elicottero veloce e sicuro ed a cui fu assegnata la denominazione militare di "*Elicottero da Osservazione Avanzata -EOA-1*".

Una parte dei velivoli venne altresì dotata di Radar Warning Receiver (Ricevitore d'allarme radar), di congegno girostabilizzato di osservazione munito di telemetro LASER, installato sul tetto cabina di pilotaggio ed impiegato dal 2° pilota, nonché predisposto per essere armato con lanciarazzi su travetti esterni. Con tale macchina, che avrebbe dovuto svolgere il ruolo di "occhio" avanzato per l'A 129 in operazioni, si intendeva fornire al 49° Gruppo di Casarsa qualcosa di più efficace in tale ruolo del vecchio ERI-3 che, essendo sprovvisto di qualsiasi apparecchiatura di visione del campo di battaglia, non era più credibile nel suo ruolo di esploratore. A questa versione di A 109 venne assegnata la denominazione di EOA-2 e fu distribuito al 5° Rgpt per il dipendente Gruppo "Capricorno".

I nuovi A 109 inaugurarono altresì la nuova colorazione verde opaco uniforme con contrassegni a bassa visibiltà che era stata adottata per tutti i mezzi dell'Esercito.



Sopra.
Il Presidente della Repubblica Cossiga decora il Ten. Col. A. Lattanzio per la sua missione in Namibia.

In basso.
Una parte del personale di HELITALY prima del suo imbarco a Ciampino su di un C 5 "Galaxy" dell'US Air Force per il trasferimento in Namibia.

La missione ONU - UNTAG in Namibia

Nell'ultimo scorcio del '89 in una regione dell'Africa australe martoriata dalla guerra civile, stava terminando un lungo e sanguinoso conflitto che aveva visto l'opporsi dei nazionalisti di una ex colonia tedesca, la Namibia, appoggiati dall'Angola col sostegno di Cuba, al Sud Africa di cui era stata per lungo tempo un protettorato. Sotto l'egida dell'ONU, vennero indette delle libere elezioni per la creazione di un governo legittimo e fu deciso dal Consiglio di Sicurezza di affidare la transizione dei poteri alla sorveglianza di un contingente internazionale di "caschi blu", a cui fu dato il nome di UNTAG (United Nations Transition Assistance Group).

Sulla base dei positivi risultati che la partecipazione dello Squadrone Italair dell'Aviazione dell'Esercito stava conseguendo nell'ambito del contingente ONU - UNIFIL in Libano, venne dato incarico all'Italia di fornire il contingente elicotteristico necessario al supporto della missione.

Fu ancora il 1° Rgpt. "Antares" che assunse l'onere di organizzare uno Squadrone di formazione che prese il nome di "*Helitaly*" e che, dopo un trasferimento via marittima per una parte dei velivoli e dei materiali ed aerea (C-5 Galaxy dell'US Air Force) del personale e dei rimanenti elicotteri, divenne operativo, fra i primi dei contingenti delle 22 nazioni partecipanti, nel Maggio '90.

Il personale ALE, al cui comando fu posto il Ten. Col. A. Lattanzio, costituito da 107 uomini (17 Ufficiali, 72 Sottufficiali, 8 carabinieri, 10 truppa) disponeva di 8 elicotteri AB 205 regolarmente dipinti in bianco.

Lo Squadrone venne rischierato su due diverse basi operative: Rundu all'interno della parte centrale del paese ed Ondangwa lungo il confine settentrionale con l'Angola, mentre nella capitale della Namibia, Windhoek, vi era il Comando operativo dell'unità di volo.



Il settore assegnato, vastissimo, specialmente nella fase iniziale del mandato, presentava la situazione più difficile rispetto al resto del paese caratterizzata, soprattutto a ridosso della frontiera nord, da frequenti infiltrazioni di formazioni irregolari contrastate dalle truppe sudafricane che ancora presidiavano la Namibia.

Tutte le missioni di volo effettuate dal reparto si svolsero in volo tattico per sottrarsi alla minaccia dei missili antiaerei SAM 7 che i guerriglieri, non distinguendo un elicottero ONU da uno sudafricano, non esitavano ad impiegare. Il territorio sorvolato, costituito in prevalenza da piatte distese illimitate e ricoperte di boscaglia rada, impose agli equipaggi degli elicotteri l'effettuazione di accurate missioni di navigazione stimata su di un terreno assolutamente privo di radioassistenza.

Per il personale ALE, la missione costituì una utilissima lezione di impiego operativo: per i 30 piloti in forza allo Squadrone nell'effettuazione di voli altamente impegnativi durante i quali era in gioco la sopravvivenza di tutto l'equipaggio, e per gli specialisti (40 in totale), che operando sui velivoli che con escursioni termiche che andavano dai +40° C di giorno al freddo rigido notturno, abbisognavano di più frequenti ed accurati controlli ed ispezioni.

La missione si protrasse per tredici mesi duranti i quali si effettuarono 2831 ore di volo nel corso di 1129 missioni programmate, comprese 44 evacuazioni sanitarie, trasportando complessivamente 7641 persone e 2900 kg di materiali.

Al rientro in Italia dello Squadrone, nel Giugno '91, il personale venne salutato dal Capo di Stato Maggiore, Generale Goffredo Canino che nell'occasione concesse l'Onorificienza dell'Ordine Militare d'Italia alla Bandiera di Guerra di "Antares" e la Medaglia d'Oro al Valore dell'Esercito al Comandante dello Squadrone "*ITALHELY*".

La consegna dell'A 129

Il 6 Ottobre del '90, la consueta festa (39° anniversario) della Specialità celebrata sull'aeroporto di Viterbo alla presenza del Capo dello Stato, del Ministro della Difesa e dei vertici delle Forze Armate, assunse un significato particolare per i Baschi Azzurri perché consacrò ufficialmente la consegna dei primi cinque esemplari dell'A 129 all'ALE.

Il cronista di "Interarma News" presente alla manifestazione così scrisse della giornata: "*....i primi 5 A 129 sono stati ufficialmente consegnati all'ALE. Altri 10 elicotteri di questo tipo saranno consegnati entro il '91 ed i restanti 45, dei 60 complessivamente ordinati dalla forza armata, entreranno progressivamente in linea in tempi successivi fino ad equipaggiare 3 squadroni anticarro. Ad oggi il costo di ogni singola macchina è stato valutato in circa 13 miliardi di lire senza tener conto del relativo supporto logistico che, sviluppato come "sostegno logistico integrato", è stato peraltro basato su criteri innovativi capaci di ridurre l'impegno di risorse umane ed i costi di manutenzione. L'atto formale di consegna dei 5 elicotteri è avvenuto quando, nel corso della cerimonia, gli elicotteri hanno atterrato di fronte alle autorità e ne sono discesi i piloti civili di Agusta il cui posto è stato preso da altrettanti piloti militari dell'ALE che hanno così di fatto assunto la titolarità dei mezzi decollando poi in formazione.*"

Il nuovo elicottero, con la sua modernità e le sue caratteristiche d'impiego, oltre a rappresentare un deciso "balzo in avanti" tecnico-professionale per tutti gli aviatori dell'Esercito, consentiva finalmente ai Baschi Blu di disporre non più di una macchina militare buona "anche" per trasportare VIP o spegnere incendi, ma di un velivolo con cui si poteva solamente "fare la guerra" e quindi partecipare concretamente alla "difesa dei sacri confini della Patria", che è l'esplicito dovere di ogni militare.

La consegna dei primi elicotteri, che sarebbero rimasti al CALE per la fase "*Sperimentazione tecnico-operativa*" e per le transizioni dei piloti, comportò anche una rivoluzionaria innovazione nell'addestramento al pilotaggio ed alla manutenzione





grazie alla parallela adozione dei simulatori di missione operativa e di istruzione manutentiva. Gli acronimi misteriosi di PTT, CBT e CMS divennero via via familiari non solo agli addetti ai lavori ma anche ai non iniziati che, parlandone ad altri ancor meno al corrente del loro significato, dovevano spiegarne più o meno correttamente la funzione.

Venne altresì sottoscritto un contratto con la società inglese LINK MILES, all'avanguardia nella produzione di simulatori, per la fornitura al CALE di un simulatore di volo e di missione tramite il quale sarebbe stato possibile addestrare contemporaneamente, in due apposite cabine separate fra loro, i due componenti l'equipaggio dell'elicottero.

Nella pagina precedente.
Il momento del "passaggio di consegne" dei primi quattro A 129 dalla Ditta costruttrice all'ALE il 6 Ottobre '90 sul Campo di Volo di Viterbo.
Da sinistra a destra:
C.te L. Cassioli e Ten. Col. C. Gasperini, C.te C. Tondi e Ten. Col. L. Punzo, C.Te G. Bellucci e Ten. Col. A Chinellato, C.te F. Frisi e Ten. Col. G. Tonicchi.

Il bilancio del quarto decennio

Al completamento dei propri quarant'anni di attività, l'ALE ed i suoi componenti potevano orgogliosamente guardare al passato, che aveva assistito in tempi rapidissimi al passaggio di una organizzazione dal livello amatoriale e sportivo di pochi convinti neofiti, alla seconda struttura aeronautica nazionale con personale provvisto di una professionalità aviatoria militare perfettamente all'altezza delle analoghe strutture di altri Paesi d'avanguardia; e questo non veniva affermato solo a parole ma scaturiva dalla prova dei fatti del riconoscimento internazionale in occasione della partecipazione alle missioni fuori area. Inoltre, l'offerta di aeromobilità che si era in grado di assicurare alle forze di terra con mezzi aerei più che moderni e con un supporto tecnico-logistico di prim'ordine, faceva sì che lo sfruttamento della terza dimensione da parte della componente aero-terrestre si fosse potuto estendere dalla zona di attività delle retrovie del fronte fino alla linea di contatto e questo sia di giorno come di notte. La sommatoria di queste capacità decretarono che l'appellativo in uso negli anni '50 e '60 rivolto ai "piloti del bel tempo", fosse ormai limitato nel novero dei ricordi dei "vecchi" e che le nuove leve neppure conoscevano come battuta.

Ancora una volta purtroppo il tributo di caduti nel decennio trascorso era stato elevato, 16 morti, portando così il triste totale generale ad 83.



La cartolina commemorativa per il Quarantennale dell'Aviazione dell'Esercito.

CAPITOLO VII

IL CONSOLIDAMENTO

Il quinto decennio

In ossequio al concetto espresso dal motto "la vita comincia a quarant'anni", l'ALE dimostrava agli inizi dell'ultimo decennio del ventesimo secolo, di essersi ormai solidamente attestata su posizioni di netta avanguardia nell'ambito delle altre componenti dell'Esercito Italiano, non solo per la elevata professionalità dei suoi uomini, ma anche come la compagine più sprovincializzata grazie alle sue numerose partecipazioni a missioni militari ed umanitarie a livello internazionale, che avevano permesso a numerosissimi Baschi Azzurri di conoscere la lingua inglese con buona familiarità, al punto da venire impiegati anche come Osservatori terrestri richiesti dalle missioni ONU nei più svariati Paesi e Continenti.

A riprova della prontezza operativa della Specialità, in ogni occasione in cui l'Italia veniva chiamata a dare il proprio concorso di uomini e mezzi, era divenuta consuetudine che gli uomini dell'ALE fossero in prima linea fra le componenti partecipanti per coordinare l'impiego degli elicotteri.

Due esempi basteranno a testimoniare questo coinvolgimento:

Il primo è relativo alla ricognizione effettuata a Dacca (capitale del Bangladesh) agli inizi del '91 per predisporre l'invio di uno Squadrone EM di formazione per le operazioni di soccorso alla locale popolazione vittima di una delle periodiche spaventose alluvioni. La missione fu organizzata dallo SME in brevissimo tempo, su sollecitazione della richiesta di aiuto avanzata dall'ambasciata della Nazione colpita dal cataclisma, e vennero inviati con un apposito volo AMI 'Falcon 50' due Ufficiali ALE, un pilota ed uno specialista, per prendere contatto con le autorità governative locali per l'afflusso degli elicotteri e la loro successiva dislocazione. Quando i due Baschi Azzurri posero piede all'aeroporto di Dacca, si sentirono chiedere dagli stupiti rappresentanti della nostra ambasciata ai piedi della scaletta del piccolo trimotore (che non aveva certo la stazza di un C 130 come forse ci si aspettava): "...dove sono gli aiuti ?". Ci fu un momento di perplessità e poi le cose si chiarirono quando si seppe che mentre l'aereo faceva le sue brave 12 ore di volo da Roma, via Riyad e Bombay, l'ambasciatore a Roma aveva mutato la sua richiesta da "elicotteri per i soccorsi" in "....pompe idrovore e generi alimentari".

Il secondo esempio è conseguente alla fine della guerra del Golfo quando l'ONU decise di dare vita ad un corpo di Polizia Militare internazionale che avrebbe dovuto provvedere alla custodia ed alla distribuzione degli aiuti internazionali alla popolazione irachena ridotta alla fame e per il cui programma umanitario l'Italia si era offerta di fornire un'aliquota di elicotteri. Vennero presi degli accordi di dettaglio alla sede ONU di Ginevra ed il CALE fu incaricato di dare inizio prontamente a precettare gli uomini ed i mezzi per formare lo Squadrone di formazione. Anche qui, non se ne fece più nulla per motivi politici, ma servì a provare ancora una volta il grado di tempestività con cui l'Ispettorato ALE riusciva a mettere in atto le direttive dello Stato Maggiore nel predisporre le operazioni di così ampia portata.

L'operazione "Provide Comfort - Airone" in Kurdistan

Mentre nel continente africano si stava concludendo la missione internazionale UNTAG di mantenimento della pace che vedeva impegnati i Baschi Azzurri, in un'altra travagliata regione, questa volta l'Asia Minore, gli aviatori dell'ALE si apprestavano a partecipare ad un'operazione multinazionale a chiaro indirizzo umanitario (questa volta non sotto l'egida delle Nazioni Unite ma conservando la propria identità militare) ed a cui fu dato il nome di "Provide Comfort".

Il 5 Aprile '91, il Consiglio di Sicurezza dell'ONU aveva intimato all'Iraq di cessare la repressione in atto nella regione cuscinetto con Iran e Turchia, denominata Kurdistan, dove era scoppiata una ribellione al governo di Baghdad, uscito sconfitto dalla guerra succedutasi all'invasione del Kuwait dell'Agosto dell'anno precedente. Il Segretario Generale delle Nazioni Unite aveva inoltre chiesto alla comunità internazionale di usare tutti i mezzi disponibili per far fronte con urgenza alle necessità primarie dei profughi di quella regione. Il Governo italiano, convinto di tale necessità e tenendo fede alla linea di piena adesione e di attiva partecipazione all'attuazione delle risoluzioni dell'ONU, decise, a partire dal Maggio successivo, di inviare via nave un consistente contingente militare denominato *ITALFOR Airone*.

La spedizione venne supportata da un Gruppo Squadroni elicotteri di formazione, sotto l'egida del 1° Rgpt "Antares", costituito da 4 ETM-1 e 4 EM-2 con equipaggi provenienti da varie unità di volo, ed al cui comando venne posto il Col. C. Lenza. La dislocazione del reparto, che assunse il nominativo di ITALHELY, venne posta nella località di Diyarbakir/Silopi, in territorio turco e la permanenza si protrasse fino alla metà di Luglio dello stesso anno. Le missioni effettuate dagli elicotteri, complessivamente 170 per un totale di 560 ore di volo, che diedero un apporto significativo e particolarmente qualificato all'intera operazione "Airone" rappresentarono la prima occasione per la componente aerea dell' Esercito di confrontarsi con gli alleati occidentali in un contesto operativo e logistico completamente nuovo ed autonomo, richiedente un coordinamento considerevole a livello SMD, ma i cui risultati positivi furono apprezzati sia all'estero che in Patria.



Due CH 47 C di "Antares" in volo sul Kurdistan durante la missione internazionale "Provide Comfort - Airone".

Il Dornier DO 228

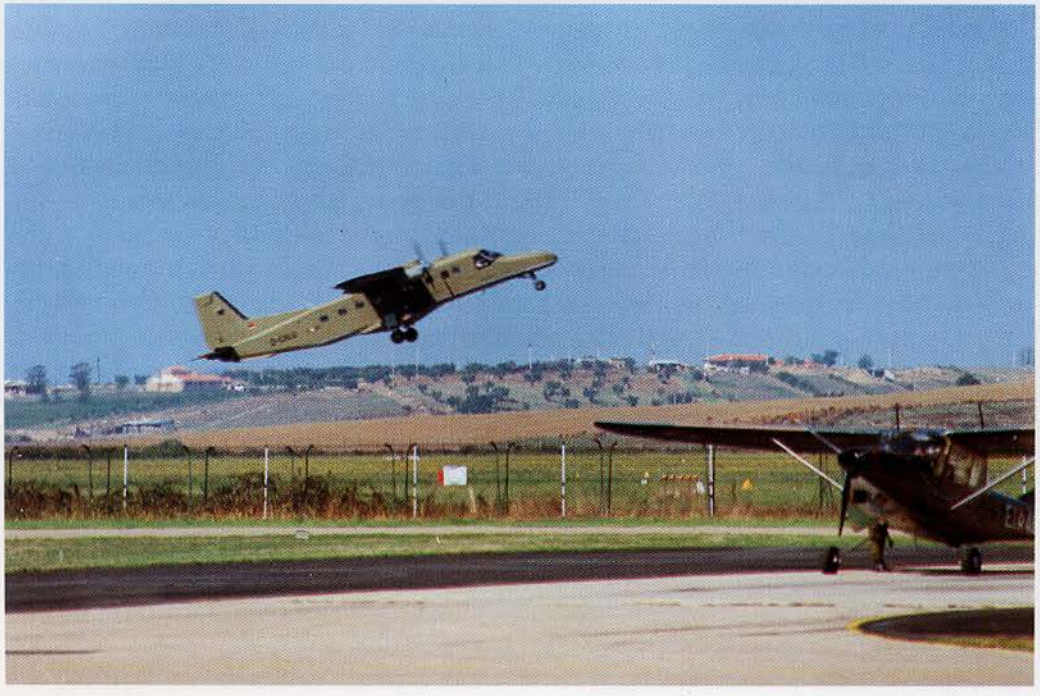
Da anni, lo Stato Maggiore Esercito si era espresso favorevolmente all'introduzione di un certo numero di aerei da collegamento che permettessero di effettuare missioni di trasporto personale, lancio di paracadutisti ed altre interventi (tipici quelli aerofotografici a favore dell'Istituto Geografico Militare) per lo svolgimento dei quali si era tradizionalmente debitori all'AMI.

Si riproponeva però l'annosa questione del peso al decollo limitata ai 1500 Kg, ma questa volta venne in aiuto indirettamente all'Aviazione dell'Esercito la sorella Aviazione di Marina, che aveva vinto la sua battaglia ottenendo di gestire in proprio i monoposto AV-8B imbarcati sulla nave porta elicotteri G. Garibaldi. Attraverso lo strumento della "determinazione ministeriale", il Ministro della Difesa Mino Martinazzoli modificò le disposizioni in vigore concedendo all'Esercito di acquisire un velivolo idoneo allo svolgimento delle missioni previste.

Fu quindi formalizzato un requisito operativo e la scelta cadde su di un aereo collaudato, il Dornier DO 228, bimotore turboelica completamente equipaggiato per il volo strumentale con elevate capacità di decollo ed atterraggio corto da piste semipreparate e del quale ne furono acquisiti tre esemplari con una opzione per altri cinque.

Per l'addestramento dei piloti, furono inviati tre istruttori (Ten.Col. G. Patti, Cap. F. D' Agostino, Mar. Ca. Grillo) del Centro ALE alla Scuola Plurimotori del 70° Stormo di Latina da cui ne uscirono "piloti militari" (i primi dell'Esercito) con l'aquila con la corona turrita appuntata al petto e successivamente si recarono in Germania per la transizione sull'aereo presso la Ditta produttrice.

Il primo dei tre velivoli fu consegnato ufficialmente alla Forza Armata in occasione della celebrazione del 'quarantennale', nel Maggio '91, nel corso della quale effettuò una dimostrazione di volo veramente strepitosa suscitando la benevola invidia degli anziani piloti di aereo che constatarono quali prestazioni poteva avere un bimotore moderno con caratteristiche STOL. Anche in questo caso, come l'anno prima con l'A 129, per l'Aviazione dell'Esercito si trattò di un momento altrettanto storico in quanto tale acquisizione sancì chiaramente la deroga alla determinazione Ministeriale del '56



La dimostrazione di volo del Dornier Do 228 nel Maggio del '91 sul Campo di Viterbo coincise con un nuovo "passo in avanti" della Specialità.





A sinistra.
Con l'acquisizione del nuovo bimotore turboelica, la capacità di collegamento aereo per l'Esercito si è ampliata notevolmente.

A destra.
I Dornier 228 sono stati incorporati nello Squadrone ACTL alle dipendenze di "Antares".

(che fissava in 1500 kg il peso massimo consentito per gli aerei dell'Esercito) con l'aggiornamento dell'elevazione del limite del peso al decollo a 6500 kg. Per la gestione e l'impiego della nuova linea di aerei venne creato in seno al CALE un Nucleo ACTL, la denominazione militare data al DO 228 indicante "*Aereo da Collegamento Tattico e Logistico*", mentre per la manutenzione di 2° livello se ne prese carico il 4° RRAE.

Successivamente, venne dato l'avvio alla fase di operatività dei piloti che portò l'aereo in giro per l'Europa ed il Mediterraneo in missioni di collegamento a lunga distanza per compiti dello Stato Maggiore, dimostrando la validità dell'acquisizione del velivolo.

Nel '94, il Nucleo ACTL passò alle dipendenze del 1° "Antares" dando così vita allo "*Squadrone ACTL*".

Il volo tattico notturno

I primi timidi tentativi di proporre l'Aviazione dell'Esercito come protagonista "anche" dell'impiego notturno a fianco dei reparti terrestri e risalenti agli inizi degli anni '60, come visto in precedenza, erano stati temporaneamente accantonati per la indisponibilità di affidabili sistemi di visione notturna.

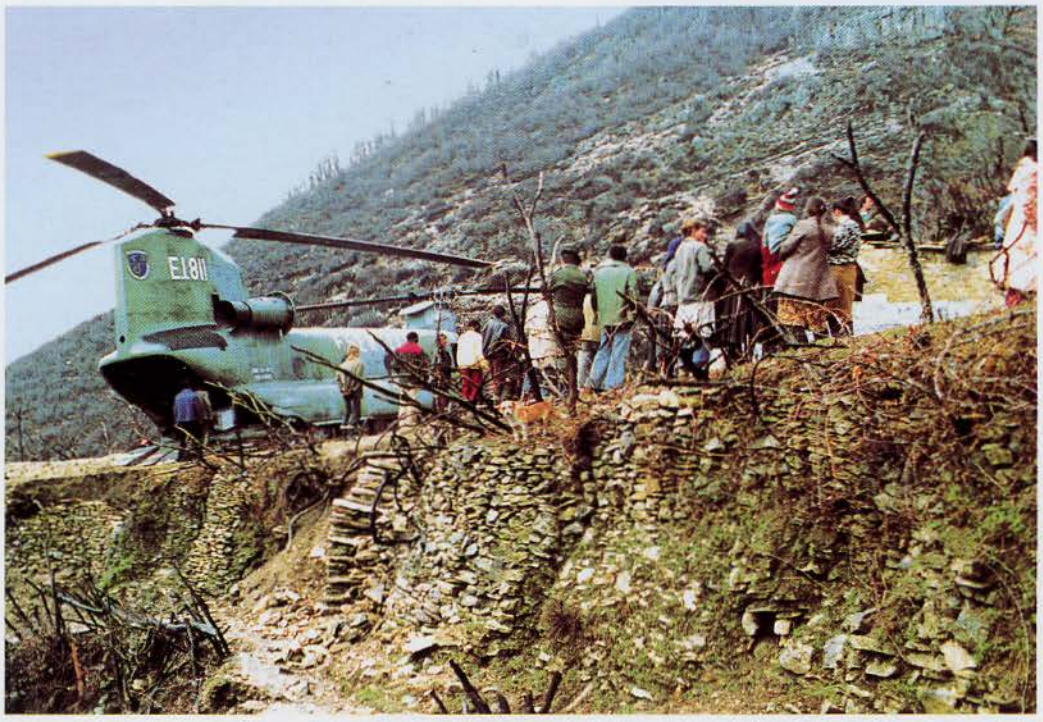
Verso la fine degli anni '80, la problematica era stata rispolverata dallo Stato Maggiore alla luce della ormai consolidata diffusione di tale uso dei velivoli ad ala rotante che non si potevano più accontentare del volo tattico per sopravvivere ma, vista l'accresciuta consistenza della minaccia avversaria, affidarsi al favore delle tenebre per agire con maggior sicurezza. L'Esercito americano, come sempre elemento trainante in questo tipo di esperienze, aveva ormai fatto scuola imponendo le proprie tecniche ed i propri materiali; di conseguenza l'ALE inviò a più riprese personale del Centro e del Gr. Sqd. "Drago" a qualificarsi presso la Scuola di Fort Rucker onde acquisire familiarità con il problema.

Il ritorno di questi istruttori al Centro diede l'avvio, agli inizi degli anni '90, alla stesura dei programmi addestrativi ed all'adeguamento degli elicotteri di uso generale (compatibilizzazione delle luci di bordo e del faro di atterraggio all'uso degli NVG - Night Vision Goggles) con successivo inizio delle operazioni sul terreno che avrebbero trovato poi applicazione immediata nella missione in Somalia.

La missione "Pellicano" in Albania

La caduta dell'impero sovietico alla fine degli anni '80 aveva trascinato con se anche alcuni Stati non allineati nei quali l'ideologia comunista dominante era naufragata più o meno cruentemente.

L'Albania, la nazione che fronteggia l'Italia sull'altra sponda dell'Adriatico, dopo decenni



I CH 47C di "Antares" hanno trasportato svariate tonnellate di aiuti alimentari alla popolazione albanese dell'interno del paese.

di completo isolamento dall'Occidente aveva ritrovato improvvisamente la libertà e con essa i problemi connessi con la caduta di un regime socialista accentratore di tipo monolitico.

L'istintivo desiderio della popolazione era pertanto quello di evadere da un mondo che viveva molto arretrato rispetto alle nazioni confinanti e la speranza di tutti era quella di approdare soprattutto sul nostro paese. Vi furono episodi di immigrazione clandestina massicci che turbarono l'opinione pubblica e che convinsero il nostro governo che andava allestito un programma di massicci aiuti verso quella nazione per evitare una sorta di inarrestabile "invasione" del nostro territorio.

Venne pertanto affidata alle Forze Armate, in particolare all'Esercito, la gestione della distribuzione degli aiuti raccolti in favore del popolo albanese in conformità al memorandum d'intesa italo-albanese del 26 Agosto '91, tramite l'operazione ITALFOR "Pellicano" che si sviluppò dal 1° di Ottobre di quell'anno fino al 5 Dicembre '93.

L'ALE intervenne attivamente perché gli elicotteri (due CH 47 e due AB 412 ancora una volta del 1° Rgpt. "Antares") radunati in una aliquota ALE comandata dal Cap. A. Silvestri, si rivelarono una volta di più insostituibili in quanto il territorio montagnoso schipetaro, avente una rete rotabile medioevale, avrebbe comportato ai mezzi di trasporto ruotati dei tempi enormi per distribuire capillarmente le migliaia di tonnellate di aiuti alimentari.

Non va dimenticata altresì la partecipazione degli aerei SM 1019 del 28° Gr.Sqd. "Tucano" che hanno assicurato frequentemente il servizio di corriere aereo fra Roma e Tirana.

Al termine della missione, risultavano effettuate 2000 ore di volo e trasportate diverse decine di tonnellate di materiali.

La missione CEE in Jugoslavia

Lo sgretolamento della federazione jugoslava iniziatosi nell'estate del '91 vide l'ALE nuovamente impegnata in aderenza ad una richiesta, questa volta proveniente dal parlamento europeo durante il semestre di presidenza olandese, di fornire degli



La "Monitor Mission" nella ex Jugoslavia ha visto impiegare gli ERI 3 e gli EM 2 dell'ALE.

elicotteri da adibire al trasporto nella regione balcanica di Osservatori della CEE che avrebbero dovuto verificare l'applicazione degli accordi intercorsi fra la Serbia e le autoproclamate repubbliche di Slovenia e Croazia.

Le modalità di svolgimento della missione prevedevano che gli elicotteri utilizzati (l'Italia inviò due EM-2 e due ERI-3 del 5° Rgpt. "Rigel" al comando del Ten.Col E. Venturini e che si affiancarono ai velivoli già inviati dall'Olanda) sarebbero stati dipinti interamente in bianco. La colorazione dei velivoli era stata decisa per "dichiarare" inequivocabilmente la propria neutralità e per evitare qualsiasi possibilità di confusione con i velivoli dell'aviazione serba.

Le tre nazioni balcaniche espressero il loro gradimento al sorvolo del loro territorio da parte dei velivoli e furono concordate le procedure per il compimento delle missioni. Malgrado ciò, la mattina del 7 Gennaio '92, due di questi elicotteri italiani, un AB 205 ed un AB 206, in volo di rientro sull'aeroporto di Zagabria al termine di una missione di collegamento, vennero attaccati da aerei dell'aeronautica di Belgrado che abbatterono l'EM-2 (E.I. 305) con un missile aria-aria mentre l'ERI-3 riusciva a sottrarsi ad uguale tragica fine atterrando immediatamente. Nel proditorio abbattimento persero la vita quattro Baschi Azzurri:

- Ten. Col. Enzo Venturini del 25° Gr. Sqd. "Cigno";
- Mar. Ca. Silvano Natale del 53° Gr. Sqd. "Cassiopea";
- Mar.Ca. Fiorenzo Ramacci del 3° RRALE;



Il luogo del territorio croato dove fu abbattuto l'EM-2 italiano.

- Serg.Magg. Marco Matta del 55° Gr. Sqd. "Dragone",
oltre ad un Ufficiale Osservatore della Marina francese.

La giustificazione governativa serba all'azione bellica espressa a seguito dell'inchiesta avviata dalle autorità italiane ed internazionali, parlò di tragico errore dovuto al fatto che elicotteri dipinti di bianco venivano usati dagli oppositori per contrabbandare armi nella regione e che il coordinamento con i controlli radar e radio non aveva seguito le necessarie procedure.

Ad evitare che si dovessero verificare altri deprecabili incidenti di mancato riconoscimento, la colorazione degli elicotteri fu variata con muso e deriva di coda in arancio e con apposta sulla fusoliera la bandiera blu con le dodici stelle dell'Europa e la scritta MONITOR MISSION.

Durante la celebrazione del 42° anniversario della fondazione della Specialità avvenuta a Viterbo il 12 Giugno '93, il Presidente della Repubblica Scalfaro consegnò ai familiari delle quattro vittime la Medaglia d'Oro "alla memoria" al Valor Militare mentre una medaglia d'Argento al Valor Militare fu assegnata ai componenti l'equipaggio dell'AB 206 che volava assieme all'elicottero abbattuto.

La cessione degli L 19

Una mattina dei primi giorni di Febbraio '92, un gruppo di 5 L 19 (marche E.I. 2 - 12 - 25 - 26 - 34) con piloti e specialisti del Centro, decollò da Viterbo e, dopo uno scalo intermedio, giunse a Catania dove, dopo aver rifornito presso il locale 30° Gruppo Squadroni, riprese il volo con la scorta di un EM-3 del "Pegaso".

Assunta una prua Sud, dopo una quarantina di minuti di mare, il volo si concluse sull'aeroporto di Luqa, nell'isola di Malta. Qui gli equipaggi furono accolti dal personale militare maltese e nel corso di una breve cerimonia, lasciarono gli amati aeroplani ai colleghi locali in cambio di uno "chèque" intestato all'amministrazione militare italiana. Cos'era successo? Semplicemente che il governo statunitense, tuttora proprietario dei velivoli da noi gestiti per trent'anni, aveva deciso di riprendere le relazioni amichevoli



Piloti e specialisti dell'ALE sull'aeroporto di Malta dopo la consegna dei 5 L 19E ai maltesi.

per qualche tempo interrotte con la repubblica dello scoglio mediterraneo (dopo il bisticcio che quegli isolani avevano avuto coi loro fratellastri libici) e per dimostrarlo in maniera tangibile, avevano ceduto alle locali forze armate questi cinque aerei.

L'accordo che era intercorso con il nostro governo invece prevedeva che gli aerei arrivassero in volo a Malta con piloti italiani (fidarsi è bene ma non fidarsi è meglio!) e che successivamente l'ALE avrebbe addestrato a Viterbo cinque piloti e tre meccanici. L'assegno dato ai nostri uomini si riferiva appunto al pagamento relativo a questo addestramento ed all'acquisto dei necessari ricambi per i velivoli. Gli aerei ricevettero le marche locali rispettivamente 9H-ACB, ACE, ACC, ACD, ACA ed iniziarono ad operare, non appena i piloti furono abilitati, sotto la supervisione tutoria di un pilota civile inglese ingaggiato per la bisogna. Siccome è risaputo che il Bird Dog non è un aereo facile per la sua tendenza dispettosa ad imbardare dopo il contatto col suolo, in poco tempo quattro dei cinque aerei vennero distrutti in atterraggio dai neo patentati (pure l'inglese fece una vittima) soprattutto a causa delle raffiche dei venti al traverso tipici del luogo. Due anni più tardi (Marzo '94), altri sei aerei dello stesso tipo (E. I. 5 - 13 - 20 - 23 - 29 - 33) vennero venduti all'Aero Club d'Italia (con il benestare delle autorità statunitensi) alla simbolica cifra di un milione di lire ad esemplare (spesa necessaria all'applicazione, presso la Ditta OMA di Foligno, del rinforzo nella coda per l'applicazione del gancio per il traino alianti). Ai velivoli vennero assegnate le marche I - EIAD - AF - AJ - AT -AR - AQ ed iniziarono ad operare sull'aeroporto di Rieti, Belluno, Parma e Thiene.

Si concludeva così, anche per gli L 19 (tranne per alcuni esemplari ancora in esercizio presso il Centro per l'allenamento di pochi piloti abilitati), un onorevole ciclo di servizio nell'Aviazione dell'Esercito, durato poco meno di 30 anni.

Nascono i Reggimenti AVES

Nel '93 vi fu un ulteriore "aggiustamento" ordinativo conseguente ad un provvedimento adottato dallo SME tendente a trasformare 19 Battaglioni, Gruppi o equivalenti in altrettanti Reggimenti, con la ridesignazione dei tre







Qui sopra e nella pagina a fianco. *Alcuni degli scudetti in uso sulle combinazioni di volo degli equipaggi del CAE, dei Reggimenti e dei Gruppi Squadroni AVES.*


4° REGGIMENTO AVES
"ALTAIR"




ANDROMEDA
AVIAZIONE ESERCITO


GRUPPO SQUADRONI AVES "ORSA MAGGIORE"
24°


25°
GR. SQD. A E CIGNO


26°
GIOVE


30° GRUPPO SQUADRONI AVES "PEGASO"


TORO


39


49°
V CAPRICORNO


51


53°
CASSIOPEA


54°
"CEFEO"
AVIAZIONE ESERCITO

esistenti Raggruppamenti in *Reggimenti* e con la ufficializzazione, l'1 Gennaio '94, del *3° Reggimento ALE "Aldebaran"* di Milano che prendeva il posto del Comando ALE del III Corpo d'Armata costituitosi l'8 Settembre '86 ed al cui comando fu posto il Col. Massimo Barnocchi.

Nel frattempo, venne completata progressivamente una ridistribuzione delle forze e si procedette allo scioglimento dei seguenti Gruppi:

- 23° "Eridano" di Milano;
- 24° "Orione"di Bolzano;
- 46° "Sagittario" di Vercelli, con la chiusura dell'Aerocampo;
- 48° "Pavone" di Udine,

nonché del 271° Squadrone AL del 27° "Mercurio" di Parma, con chiusura della base.

Altri Gruppi si dovettero trasferire per le mutate esigenze:

- il 53° "Cassiopea" da Padova a Milano;
- il 55° "Dragone" da Casarsa a Padova;
- il 25° "Cigno" da Vittorio Veneto a Udine.

Tali trasformazioni seguivano dappresso le decisioni scaturite a livello Ministero nell'ambito del *Nuovo Modello di Difesa* che puntava ad avere una struttura più leggera ed efficiente dell'Esercito di Campagna e che aveva comportato la scomparsa di parecchie Unità operative . Ciò per l'ALE, significava una ulteriore rettifica della propria organizzazione.

Anche la branca tecnico-logistica riceveva una riordinamento organico con il passaggio del Comando Materiali alle dirette dipendenze dell'Ispettorato Aviazione Leggera dell'Esercito nel '92.

L'ipotesi di una Brigata Aeromobile

Il termine "aeromobilità", che come si è visto in precedenza era entrato da alcuni anni nel lessico normale di tutti gli addetti ai lavori, fino a questi anni si era tradotto piuttosto in "elimobilità" cioè come ausilio allo spostamento di uomini, mezzi e rifornimenti sul campo di battaglia, oltre che nei ruoli tradizionali di osservazione, collegamento e concorso di fuoco.

Lo stadio attuale delle forze elicotteristiche tra tipologie di mezzi e linee di volo disponibili permetteva ora di immaginare un deciso salto di qualità verso l'aeromobilità in senso pieno, intesa come capacità di condurre il combattimento dalla e nella terza dimensione contigua al campo di battaglia.

Assumendo come base di lavoro, ormai consolidata a livello ufficiale, la scala delle "funzioni strategiche" (difesa degli interessi nazionali esterni e della sicurezza internazionale nonché la difesa integrata del territorio) nel '91 si cominciò a pensare alla creazione di una Grande Unità Aeromobile (Brigata) che, traendo esperienza dalla esistente FIR (Forza d'Intervento Rapido) fosse in grado di ridislocarsi per tappe di 300-400 Km conservando un'alta mobilità tattico-operativa su qualunque scacchiere nazionale o esterno fornendo alle forze di difesa locali un elemento di fuoco e di manovra sofisticato ed efficace.

La soluzione individuata, più aderente alle possibilità, ipotizzava una Unità costituita da un Reggimento ALE ed un Reggimento di fanteria paracadutisti; si esplorò altresì la possibile dislocazione di questa Brigata Aeromobile esaminando un ventaglio di località ritenute idonee alla costituzione della base, comprendente Pontedera, Crotone e Lamezia Terme.

Con la costituzione del 2° Rgt. "Sirio" su quest'ultima località e lo spostamento in Calabria della B.ta "Garibaldi", si sono creati definitivamente i presupposti per la realizzazione del progetto nell'area meridionale della penisola.



Sopra.
Per i SM 1019 la Missione UNO-MOZ - Albatros in Mozambico è stata l'occasione per ricevere la livrea bianca dell'ONU.

A fianco.
L'aeroporto di Chimoio con i velivoli del contingente italiano.



La missione UNOMOZ "Albatros" in Mozambico

Il ruolo italiano perseguito per anni sulla via della mediazione nella ricerca di una soluzione pacifica ai numerosi conflitti contemporanei, ebbe un ruolo particolare negli accordi di pace siglati a Roma il 4 Ottobre '92 e che portò alla cessazione della guerra civile che vedeva opposte in Mozambico le formazioni governative del RENAMO a quelle del FRELIMO (fronte di liberazione nazionale).

L'attuazione delle clausole del trattato venne affidata all'ONU che diede vita all'UNOMOZ (United Nations Operations in Mozambico).

Proprio in virtù del determinante ruolo di mediazione svolto dalla nostra nazione, l'Italia fu invitata ad inviare un complesso di truppe terrestri che si dovevano affiancare ai contingenti delle altre nazioni partecipanti a partire dal Marzo '93. Nella forza italiana costituita da alpini della "Taurinense" prima e della "Julia" poi, venne inserita un aliquota ALE costituita da tre CH 47, tre AB 205 e tre SM 1019 posti sotto l'egida del 4° "Altair" e comandati dal Ten. Col. G. Magi. I velivoli e gli uomini dell'AVES risultarono fondamentali almeno quanto le unità di fanteria alpina per garantire l'assolvimento del compito negli immensi spazi di competenza ed in presenza di forze davvero limitate, il tutto a quasi ottomila chilometri dalle sedi stanziali ed a un mese di navigazione di nave. La componente aerea ad ala fissa, molto utile per il trasporto di Ufficiali di collegamento o di osservatori e per il pattugliamento di lunghi tratti dell'unica linea ferroviaria del paese, ebbe purtroppo a registrare la perdita di un velivolo con la morte dei due piloti, il Ten. Fabio Montagna ed il Serg. Magg. Salvatore Stabile. L'operazione si concluse nel Marzo del '94.

L'Aviazione dell'Esercito non è più "Leggera"

La data del 12 Giugno '93 rimarrà negli annali della seppur giovane Specialità come un altro dei "momenti storici" perché determinò ufficialmente l'abbandono dell'attributo di "Leggera", che per 42 anni ha "pesato" sul cuore di tutti i Baschi Azzurri come un aggettivo riduttivo nei confronti del loro convincimento ed impegno.

Nella celebrazione dell'anniversario della creazione della componente aerea dell'Esercito, avvenuta con una grandiosa cerimonia sul Campo di Viterbo, l'Ispettore dell'ALE Gen. Div. Sergio Siracusa, nel pronunciare la sua allocuzione celebrativa tra l'altro così si esprimeva: *"...dai velivoli con rivestimento di tela a quelli metallici, dai primi aeromobili ad ala rotante a quelli sempre più avanzati, capaci ed operativi che costituiscono l'odierno parco dell'ALE. L'inserimento del parametro "terza dimensione" nell'attività operativa della EA. ha assunto via via i caratteri di pieno coinvolgimento fino alla odierna presenza in ogni esercitazione di rilievo, nel ruolo del supporto tattico e logistico, di pedina controcarro di insostituibile efficacia, di componente primaria di operazioni aeromobili. Ma il conseguimento ed il mantenimento di un altissimo grado di efficienza dei velivoli e dei reparti non deriva solo dall'acquisizione di macchine. A nulla vale infatti disporre dei mezzi più sofisticati se ad impiegarli non vi sono uomini in grado di esprimere grandi capacità tecniche ma anche animati da quei principi etici di abnegazione, di senso dello Stato, di spirito di servizio, di impegno senza riserve. Ed è questo patrimonio di valori professionali ma soprattutto morali che gli uomini dell'ALE hanno saputo con determinazione costruire e che gelosamente conservano. Ne sono testimoni le tredici decorazioni alle nostre Bandiere, gli 84 tra Ufficiali e Sottufficiali caduti in attività di servizio ed i 4 baschi azzurri periti nei cieli di Croazia il 7 Gennaio '92. E l'ALE è tutta tesa al futuro. L'acquisizione nella linea di volo di due nuovi mezzi:*

il Dornier 228, velivolo bimotore ad ala fissa, l'elicottero A 129, ed il conferimento di più spiccata aeromobilità ad alcune unità dell'Esercito Italiano ci offrono nuovi e qualificanti traguardi d'impiego che richiedono riordinamento di unità di volo, riassetto o potenziamento delle basi, revisione e adeguamento dell'iter e delle strutture addestrative. L'ALE affronterà i futuri impegni anche con una nuova denominazione: non più Aviazione Leggera dell'Esercito ma, a partire dalla data odierna per disposizione del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, solo Aviazione dell'Esercito, in armonia con le dimensioni, il peso operativo, le funzioni assunte negli anni dalla Specialità...".

Nel corso della cerimonia veniva assegnata alla Bandiera d'Istituto del Centro la Medaglia d'Oro al Valore dell'Esercito per il costante ed intenso impegno di tutta la componente nel portare aiuto e soccorso ovunque la necessità lo richieda, con la seguente motivazione: '*Solidamente attestati su elevati livelli di efficienza operativa, i Reggimenti ed i Gruppi Squadroni, i Reparti Riparazioni ed il Centro ALE intervenivano in innumerevoli occasioni a favore delle popolazioni per prestare soccorsi, portare rifornimenti in località rimaste isolate, effettuare trasporti urgenti di ammalati e traumatizzati, spegnere incendi ed erano sempre presenti là dove il dolore e le necessità richiedevano solidarietà umana e salvaguardia della vita. Al di fuori dei confini nazionali l'Aviazione dell'Esercito dava un contributo sostanziale all'assolvimento di missioni umanitarie condotte dall'Esercito nell'ambito dell'ONU e della CEE o per iniziativa nazionale (Libano, Turchia, Namibia, Albania, ex Jugoslavia e Somalia). In ogni occasione gli Ufficiali, i Sottufficiali ed i Soldati dell'ALE si prodigavano con ammirata professionalità, nobile altruismo, generosa dedizione e totale disponibilità, a volte fino al sacrificio della vita, accrescendo il glorioso patrimonio di virtù militari e civiche dell'Esercito e dando lustro e prestigio all'Italia*".

Vajont, ottobre 1963 - Somalia, gennaio 1983

Come conseguenza immediata dell'annuncio dell'Ispettore, la Specialità diveniva *AVES*, il Centro assumeva la denominazione di *Centro Aviazione Esercito - CAE* mentre i Reparti Riparazioni cambiarono la denominazione in *RRAE*.

Il progetto per il Museo dell'Aviazione dell'Esercito

Il veloce trascorrere degli anni di esistenza e di attività aveva portato buona parte del personale in servizio, già negli anni '80, a realizzare che era ormai tempo di pensare a custodire la memoria del proprio passato professionale onde evitare che, con la scomparsa fisica dei precursori e delle generazioni immediatamente successive, andasse dispersa la memoria degli eventi che avevano "fatto" l'AVES; inoltre, i mezzi aerei radiati e di cui sopravvivevano alcuni rari esemplari, rischiavano di subire la stessa sorte privando i posteri che seguiranno della testimonianza materiale dei modelli di velivoli che avevano dato le ali all'Esercito nei decenni precedenti.

Si delineò quindi l'idea di realizzare un Museo, nel quale conservare queste testimonianze materiali o documentaristiche, idoneo a tramandare la "Storia" dell'Aviazione dell'Esercito così come buona parte delle Armi e Specialità hanno da tempo allestito. Venne fatto dapprima un timido tentativo a livello Comando del Centro costituendo un primo embrione di "Sala Storica", così come aveva già da alcuni anni realizzato il 5° Rgpt. "Rigel" a Casarsa, ed iniziando a raccogliere materiali e documenti in vista di destinare uno dei due capannoni progettati e costruiti dall'Ing. Nervi nel '40 nella Caserma Chelotti di Viterbo, che avrebbe offerto lo spazio necessario ad ospitare questa struttura. Purtroppo il capannone, considerato "monumento industriale" dalle Belle

Arti per la sua ardita struttura in cemento armato, fu dichiarato inagibile per distacco di parte del rivestimento del soffitto e sigillato in attesa di restauro. L'idea del Museo tornò così in alto mare e ci si mosse alla ricerca di una diversa collocazione.

Nell'ultimo scorcio del '94, l'Ispettorato AVES ottenne finalmente dallo Stato Maggiore l'assegnazione della Caserma Palmanova, nella stessa città di Viterbo, che per anni aveva ospitato una ormai disciolta Sezione di Magazzino e che si era resa disponibile.

Furono pertanto emanate le direttive ai Reparti AVES con un lettera tendente ad attivarli per raccogliere le loro testimonianze ed inviarle al CAE incaricato del conseguente riordino nel costituendo Museo. Il progetto, molto ambizioso per le difficoltà di natura finanziaria che avrebbe comportato in quanto il fabbricato destinato richiedeva notevoli lavori di recupero e ripristino, prese così avvio l'anno successivo ipotizzando un primo modesto intervento di spesa che avrebbe permesso di allestire le iniziali tre sale previste dal progetto di massima che il Ten.Col. R. Rettore, Ufficiale del Centro AVES designato a seguire il programma, aveva presentato alle SS.AA.

Il programma NH-90

Il 1° Settembre '92 veniva firmato nella cittadina del "midi" francese di Aix en Provence il contratto relativo alla costruzione di cinque prototipi di un elicottero della classe da 9 tonnellate i cui esemplari di serie saranno di prevista entrata in servizio nei primissimi anni del prossimo decennio.

L'atto formale di ratifica dell'accordo concludeva tutta una fase di studio che si era iniziata alla fine degli anni '70 quando le Marine militari di alcune Nazioni europee fra cui l'Italia, avevano ipotizzato la realizzazione di un elicottero per impieghi antisom ed antinave che sarebbe stato imbarcato sulle fregate di nuove generazione che un apposito consorzio avrebbe dovuto produrre.

Il Comitato per la standardizzazione degli armamenti FINABEL, alla ricerca di un



A fianco.
La versione navale dell'NH 90 sarà impiegata in funzione antinave ed antisommergibile.

In basso.
Sono quattro le nazioni che partecipano al programma NH 90: Francia, Italia, Germania ed Olanda.





La versione terrestre dell'NH 90 è nota come 'TTH' (Tactical Transport Helicopter).

elicottero da trasporto tattico che avrebbe dovuto rimpiazzare la generazione di macchine in servizio, individuò pochi anni dopo nel disegno generale del nuovo velivolo navale la risposta alla esigenza anche terrestre per gli eserciti europei. Venne di seguito emesso un Requisito NATO che indicava quali caratteristiche e possibilità avrebbero dovuto avere le due versioni, navale e terrestre, della macchina. Le Industrie delle quattro Nazioni che si interessarono al programma (Italia, Francia, Germania ed Olanda) presentarono uno studio relativo alla fattibilità dei cinque prototipi (tre per impieghi di studio, uno in versione marina ed uno in versione trasporto tattico) che si concretizzò appunto nella stesura e sottoscrizione del relativo contratto.

Sul nuovo programma aeronautico si puntavano tre forti scommesse:

- la prima, di natura politica, perché si trattava di un programma NATO "europeo" e quindi propugnatore di quell'unità delle nazioni del Vecchio Continente di cui si auspica da sempre;
- la seconda, di natura industriale, in quanto le Società cointeressate intendevano contrapporre un baluardo al dominio statunitense in campo elicotteristico;
- la terza, squisitamente militare, perché tesa a fornire alle proprie Forze Armate un mezzo all'altezza dei tempi e delle necessità e che sarebbe nato proprio in vista della interoperabilità.



Il primo prototipo dell'NH 90 al suo volo inaugurale sull'eliporto della Eurocopter France a Marignane (Marsiglia).

Per la gestione di questa prima fase di Disegno e Sviluppo fu altresì creata, nella stessa sede di Aix, l'Agenzia intergovernativa *NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency)*, posta sotto l'amministrazione del Comando NATO di Bruxelles, il cui compito principale consiste nel "curare gli interessi" delle quattro nazioni nei confronti delle Industrie (Agusta, Eurocopter France, Eurocopter Germany e Fokker) nel campo del rispetto del calendario delle scadenze contrattuali e della rispondenza dei prototipi ai requisiti tecnici concordati.

Il personale dell'Agenzia, composto da una cinquantina di persone provenienti perlopiù dagli organismi militari delle quattro nazioni, annoverò inizialmente 9 baschi Azzurri, fra i quali lo stesso Direttore, il Gen. CA (aus.) Giampaolo Giannetti, già Ispettore dell'ALE fino al Dicembre '91.

Per parte militare italiana, oltre alle esigenze proprie della Marina, lo Stato Maggiore Esercito ipotizzò un fabbisogno di larga massima di circa 150 esemplari per le necessità AVES, da introdurre nei due primi decenni del XX secolo, onde sostituire la linea dei multiruolo, a cominciare dall'EM-2 (che alla fine degli anni '90 ascriverà ben 35 anni di encomiabile servizio), per poi passare agli EM-3 ed agli EM-4.

Il nuovo elicottero, comunemente conosciuto come TTH (Tactical Transport Helicopter) avrà una struttura abbastanza tradizionale (bimotore monorotore con carrello d' atterraggio a ruote retrattili) ma nel campo della modernità tecnologica e dell'impiego dell'elettronica sarà quanto di più avanzato disponibile sul mercato internazionale all'atto della sua apparizione.

Le capacità del TTH saranno quelle di trasportare da 14 a 20 soldati completamente equipaggiati o 12 barelle, mentre le capacità di carico andranno dai 2000 kg interni ai 4000 kg al gancio baricentrico.

Nell'ambito del contratto è stato altresì contemplato ampiamente l'aspetto dell'ILS (Supporto Logistico Integrato) per la gestione delle manutenzioni programmate e dei ricambi nonché dell'addestramento; in quest'ultimo caso particolare si è ipotizzata la creazione di un MTC (Multinational Training Centre) nel quale verrebbero concentrate tutte le attività didattiche, di volo e tecniche, compresi i Simulatori di missione e di manutenzione.

Un AB 412 del 39° Gr. Sqd. "Drago" in Somalia.

Il programma è indubbiamente ambizioso, ma la decisione dei quattro governi e delle rispettive organizzazioni militari di onorare gli impegni commerciali assunti nei confronti delle Industrie ed il vitale interesse di queste ultime per realizzare un prodotto altamente concorrenziale, e dalle importanti possibilità nell'impiego in campo civile, fa ben sperare per la sua affermazione futura.

Il primo dei cinque prototipi ha effettuato il "roll out" (primo volo tecnico) il 19 Dicembre '95 mentre, due mesi più tardi, è avvenuto il primo volo ufficiale.

Le missioni ONU "Ibis" in Somalia

Verso la fine del '92, la Somalia attraversava uno dei peggiori periodi di carestia e di lotte interne tribali della sua storia recente che stavano sterminando intere popolazioni.

La comunità internazionale, ancora una volta chiamata alle proprie responsabilità dalla crudezza delle immagini che giungevano dai servizi televisivi, decise di intervenire con un contingente militare delle Nazioni Unite, che ricevette l'appellativo di UNOSOM, per distribuire in modo imparziale gli aiuti umanitari che si stavano raccogliendo in tutto il mondo (onde evitare che finissero nelle mani dei più forti) e per riportare un minimo di ordine e legalità nel paese ormai in preda ad una guerra civile totale.

L'operazione, che iniziò con un teatrale sbarco dei "marines" sulle spiagge di Mogadiscio, prese il nome convenzionale beneaugurante di "*Restore Hope*", perché questa era la motivazione, restaurare per l'appunto la speranza, che aveva portato in





Per l'A 129 la missione "Ibis" è stata un severo test per il suo impiego in condizioni estreme.

quello sventurato paese africano decine di migliaia di soldati da tutto il mondo

L'Italia, per i suoi trascorsi di potenza colonizzatrice e di amministratrice fiduciaria dopo la fine della II GM, fu naturalmente fra le prime ad offrire l'invio di propri reparti militari che avrebbero avuto a disposizione un'aliquota di velivoli dell'Aviazione dell'Esercito.

Venne a tale scopo organizzato un Gruppo Squadroni di formazione comprendente aliquote di EM-2/A(6), di EM-4(2), di ETM-1(3) con armamento difensivo e, per la prima volta fuori dai confini nazionali, di EA(3).

Nel Novembre di quell'anno vennero emanate dall' Ispettorato AVES le direttive idonee a fornire il contingente italiano, cui venne dato il nome di "*Ibis*", della propria componente elicotteristica e vennero indicate le zone nelle quali sarebbe avvenuto il rischieramento degli Squadroni, nominando al contempo il Ten. Col. G. Schirru come Comandante del Gruppo Squadroni.

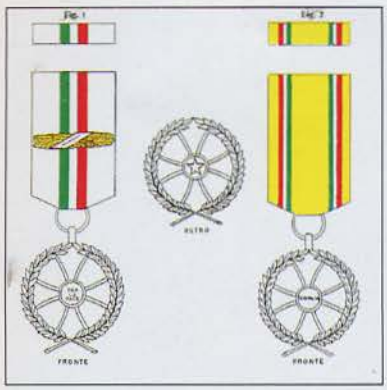
Gli elicotteri vennero trasferiti dalla Base di Viterbo, su cui si erano radunati confluendo dai vari Reparti interessati, al porto di Livorno dove furono imbarcati su navi civili che li trasferirono nel porto di Mogadiscio dove giunsero nei primi giorni del Gennaio '93.

La missione si rivelò fin dall'inizio non facile perché sia uomini che macchine abbisognavano di un supporto logistico imponente che avrebbe richiesto parecchio tempo prima di poter essere considerato adeguato alle necessità.

Significativo in tal senso è il racconto di uno dei piloti, il Ten. Col. C. Gasperini che, al suo arrivo nella capitale somala venne accolto ai piedi della scaletta del C 130 con cui era giunto dal collega Ten. Col. G. Bruzzesi con la raccomandazione: "*non buttare le bottiglie vuote!*".

Infatti erano le bottiglie vuote di recupero (non avendo ovviamente piloti e specialisti nel loro equipaggiamento di volo alcun tipo di borraccia) le uniche possibilità di conservare quel po' d' acqua che fortunosamente si riusciva a trovare e che sarebbe servita per bere e per lavarsi.

Nei primi tempi, fu grazie alle "nostre" bottiglie di vino ed alle bustine di *enocordial* contenute nelle razioni di viveri da combattimento che i baschi azzurri riuscirono a procurarsi l'essenziale per migliorare le condizioni di vita, grazie agli scam-



Sopra.
Le decorazioni distribuite ai partecipanti alle due missioni "Ibis".



A fianco.
L'EM 2 ha fornito la scorta armata agli altri velivoli durante la missione "Ibis" in Somalia.



In basso.
La Bandiera del 1° Rgt. AVES "Antares" (Comandante il Col. Turetta), è stata insignita dal Ministro della Difesa On. Andreatta, della Croce d'Argento al Merito dell'Esercito per aver partecipato alle operazioni IBIS in Somalia.

bi prontamente intrapresi con i colleghi americani.

Dal punto di vista operativo ambientale, le difficoltà maggiori incontrate furono quelle della navigazione sulle lunghe distanze che in un terreno desertico come quello costiero somalo richiesero l'immediato approvvigionamento ed installazione a bordo degli apparati GPS portatili.

A livello tecnico invece, malgrado il terreno sabbioso e polveroso nel quale i velivoli dovevano atterrare e decollare e che per gli EM-2 comportava una "vita" del turbomotore di sole 130 ore, vi fu la conferma per i 205 ed i CH 47 della loro estrema rusticità ed affidabilità e la graditissima sorpresa dell'altrettanto adattabilità



La portaelicotteri G. Garibaldi della MMI in navigazione con gli elicotteri impiegati nella missione "Ibis 2". Si possono notare sul ponte i quattro A 129 dell'E.I..

dell'A 129, la cui sofisticazione a livello elettronico aveva fatto sudare freddo gli specialisti già prima della loro partenza dall'Italia al pensiero di ciò che li avrebbe attesi.

Nel caso particolare dell'impiego di questo elicottero, si ripropose all'atto pratico quello che da anni si stava auspicando e cioè l'assoluta necessità di disporre a bordo di un armamento difensivo integrato per neutralizzare eventuali minacce, tipo il tiratore isolato o la camionetta armata di mitragliatrici, e contro i quali non era ne redditizio ne pratico impiegare i missili o i razzi.

A fronte di questa mancanza, scaturiva pertanto la necessità di appoggiare le azioni del singolo EA con un EM-2/A che, grazie alle mitragliatrici del sistema M21, lo poteva proteggere efficacemente intervenendo prontamente sugli elementi pericolosi.

Per contro, grazie agli ingrandimenti del sistema girostabilizzato di visione disponibile sull'A 129, era possibile osservare accuratamente, di giorno come di notte grazie alla camera termica (FLIR), il terreno circostante e scoprire per tempo un'eventuale minaccia o insidia.

Va altresì citato che gli equipaggi degli EM-2, degli EM-4 e quelli degli EA operarono di notte, anche questo per la prima volta in operazioni, con gli apparati di visione ad intensificazione di luce NVG.

Nello svolgimento della Missione Ibis, gli aviatori AVES collaborarono efficacemente con i colleghi del SAR dell'AMI garantendo la protezione nella zona d'intervento degli HH-3F con i Mangusta e si familiarizzarono con appontaggi e decolli su unità della MMI alla fonda od in navigazione.

Nel Marzo '94, la missione Restore Hope fu considerata conclusa dal Segretario Generale delle Nazioni Unite ed i reparti internazionali, Italia compresa, vennero ritirati ad eccezione del contingente statunitense che rimase sul posto a presidio dell'aeroporto di Mogadiscio,

terminale essenziale per l'arrivo e lo stoccaggio degli aiuti che continuavano ad affluire.

Nel periodo Gennaio-Marzo '95, per recuperare queste truppe, venne organizzata l'operazione multinazionale "*United Shield*", a cui l'Esercito Italiano ancora una volta partecipò, inviando uno Squadrone di formazione di 6 elicotteri d'attacco A 129, inserito nella componente aerea imbarcata della MMI (formata da AB 212, SH-3D e ASB-Harrier), ed operanti da bordo della portaelicotteri Giuseppe Garibaldi.

Durante l'operazione, (codificata come "*Ibis 3*" per gli italiani), il personale e gli elicotteri AVES furono posti sotto il controllo operativo del Comandante del 26° Gruppo Navale e ciò ha costituito una novità assoluta per la nostra Specialità.

L'AVES alle soglie del 2000

Le tradizionali celebrazioni per il 43esimo anniversario dell'AVES nel '94 furono solennizzate dalla consegna alla Bandiera del Centro (che rappresenta tutta la Specialità) da parte del CSM Gen. Bonifazio Incisa di Camerana, della *Medaglia d'Oro al Merito della Sanità Pubblica* (portando così a tre le decorazioni del tricolore d'Istituto), con la seguente motivazione:

"Per la costante, continua opera di soccorso svolta a favore della popolazione civile in ambito nazionale e per l'essenziale contributo di carattere sanitario, fornito alle missioni umanitarie in campo internazionale" - Roma, 16 Marzo 1994.

Nel corso della cerimonia, l'Ispettore dell'AVES, Gen. Pasqualino Verdecchia, anticipò la nuova struttura della Specialità che prevede:

- La trasformazione dell'Ispettorato in Comando AVES con sede a Viterbo;

- tre Reggimenti AVES alle dirette dipendenze dei C.A. e precisamente:
  - 3° RGT "ALDEBARAN" con sede in Milano alle dipendenze del 3° Corpo d'Armata;
  - 4° RGT "ALTAIR" con sede in Bolzano alle dipendenze del 4° Corpo d'Armata;
  - 5° RGT "RIGEL" con sede in Udine alle dipendenze del 5° Corpo d'Armata.



Il Capo di SME, Gen. Bonifazio Incisa di Camerana decora la Bandiera del Centro AVES della Medaglia D'Oro al Merito della Sanità Pubblica nel corso delle celebrazioni del 43° anniversario della costituzione dell'Aviazione dell'Esercito.

- Il 6° RGT "DENEB" con sede a Pisa alle dirette dipendenze della F.I.R. (di prossima costituzione sulla base del 26° Gruppo Sqd. "GIOVE");

- 3 Gruppi Squadroni alle dipendenze delle Regioni Militari;
  - 21° Gr. Sqd. "ORSA MAGGIORE" a Cagliari per la RMSA;
  - 28° Gr. Sqd. "TUCANO" a Roma per la RMCE;
  - 30° Gr. Sqd. "PEGASO" a Catania per la RMSI.

- 3 Squadroni, uno per ogni Regione Militare restante: RMNO, RMNE, RMME.

Alle dirette dipendenze del Comando AVES: 3 Reggimenti (due da trasporto ed uno d'attacco) e precisamente:
- 1° RGT "ANTARES" con sede in Viterbo;
- 2° RGT "SIRIO" con sede in Lamezia Terme;
- 7° RGT EA "VEGA" con sede in Casarsa, su 2 Gr.Sqd. A129:
  - 48° Gr. Sqd. con sede a Belluno;
  - 49° Gr. Sqd. con sede a Casarsa.

- Il Centro Aviazione Esercito con sede a Viterbo.

- Il Comando Materiali AVES dal quale dipendono 4 Reggimenti di Sostegno:
  - 1° RGT "IDRA" con sede a Bracciano;
  - 2° RGT "ORIONE" con sede a Bologna;
  - 3° RGT "AQUILA" con sede a Bergamo - Orio al Serio;
  - 4° RGT "SCORPIONE" con sede a Viterbo.

Le anticipazioni dell'Ispettore in materia di ordinamento seguirono le già attuate innovazioni praticate nel campo dell'ala fissa con la prevista acquisizione, a fianco del Dornier 228, del bimotore turboelica P 180 che, nel corso del '97 è ipotizzato possa giungere sulla base di Viterbo.

Per la formazione dei nuovi piloti di aereo, in vista del loro impiego con velivoli di questa categoria, si è addivenuti, come praticato da tempo dalla Marina Militare, alla determinazione di addestrarli non più in Italia bensì di inviarli a formarsi negli Stati Uniti presso la Naval Air Base di Pensacola, Florida.

In tal modo, la durata complessiva dell'iter formativo sarà più breve ed il risultato finale tale da poterli qualificare in maniera completa e secondo gli standards internazionali.

Conclusioni

L'Aviazione dell'Esercito, nata da una decisa volontà dello Stato Maggiore più di quarantacinque anni orsono e sostenuta via via da una cerchia sempre più vasta di Ufficiali e Sottufficiali motivati e determinati, ha percorso in questo periodo di tempo un cammino non certo semplice ne tantomeno facile che però l'ha portata, nello spazio di qualche lustro, ad essere considerata come la componente più moderna ed efficiente, vero *fiore all'occhiello*, della Forza Armata.

Dagli iniziali ruoli "accessori" forniti dagli aerei leggeri e dagli elicotteri da ricognizione alle unità terrestri, si è giunti a garantire al vertice dell'Esercito una "certa" autonomia in



Nella pagina a fianco, in alto.
Il Col. Stefanini, primo C.te del 7° Reggimento E.A. "VEGA", giura fedeltà alla Bandiera apena ricevuta alla presenza dei suoi comandanti di Gruppo e di Squadrone.

In basso.
Casarsa 5 Luglio '96. In occasione della celebrazione del 45° anniversario della costituzione dell'Aviazione dell'Esercito, lo schieramento dei reparti a terra viene sorvolato dalla PAN dell'AMI.





campo aeronautico nell'ambito del collegamento e, cosa ben più determinante, a fornire quella componente di aeromobilità e di concorso di fuoco aereo diurno e notturno a cui un'organizzazione militare moderna, avente un ruolo di tutto rispetto in ambito europeo ed internazionale, non può rinunciare assolutamente.

L'ultimo passo che rimane da compiere e che richiederà un grosso atto di coraggio da parte di tutti e che inevitabilmente comporterà delle difficoltà non certo semplici da superare, sarà quello di trasformare l'AVES da Specialità in *Arma* vera e propria all'interno della quale gli Ufficiali non siano costretti a periodici allontanamenti per assolvere agli obblighi di comando connessi al grado rivestito.

Ai Baschi Azzurri in servizio, di ogni grado e di ogni specializzazione, compete il dovere, che scaturisce dal privilegio di appartenere ad una Specialità così costosa e premiante come l'Aviazione dell'Esercito, di operare con la professionalità e l'entusiasmo che devono essere coltivati da chiunque abbia la fortuna di praticare l'attività più bella ed esaltante per un militare: volare.

Ai Baschi Azzurri non più in uniforme e che hanno trascorso i loro anni migliori operando con gli L 18, L 21 o gli L 19, gli AB 47G o gli AB 204, vada il riconoscimento di tutti i loro colleghi in attività per aver creduto, sostenuto ed essersi sacrificati per la "propria" Aviazione e per aver loro consegnato uno "strumento" così efficiente e prezioso.

Tutti infine si inchinino riverenti di fronte alla memoria dei 100 loro colleghi che, nel corso dei 45 anni trascorsi, hanno perduto la vita in attività di volo.

Chiudendo le pagine di questa ricostruzione storica del percorso che l'Aviazione dell'Esercito ha compiuto dal 1951 ad oggi, si riporta il testo della poesia che Anunzio Celaschi ha scritto per la celebrare la nascita della Specialità:

10 Maggio 1951

Giallo*,
un aquilone volteggia nell'aria
a Monte dell'Oro.
Nessun filo lo lega alla terra
lassù qualcuno lo guida
verso un grande destino;
lassù è tornato a volare l'Esercito!
Su ali di pace
ha solcato i cieli del mondo
portando conforto e speranza
a popoli affamati ed oppressi.
I volti del sacrificio
di coloro che ci hanno insegnato la strada
sorridono nella nostra memoria.
Da qui,
da questo campo di volo
intriso del sudore
di uomini schivi di onori e di vanto
la nostra Aviazione
ha decollato verso la gloria.
Ora, guardando fiduciosi il futuro
possiamo con orgoglio affermare:
"Ascolta, quando è nata la storia,
IO C'ERO!!!"

** il colore dei primi aerei.*

Nella pagina a fianco.
L'A 129 ha contribuito in maniera determinante ad allineare l'Aviazione dell'Esercito Italiano con le consorelle componenti aeree delle Nazioni all'avanguardia in campo mondiale.





A fianco.
Il Monumento ai Caduti dell'Aviazione dell'Esercito nel piazzale della Bandiera del Centro di Viterbo.

Sotto.
Le semplici parole che commemorano i Caduti del Monumento.



APPENDICE

Gli Ispettori dell'Aviazione dell'Esercito



Gen. Div. Francesco Muscarà
dal 1959 al 1968



Gen. Div. Fabio Moizo
dal 1968 al 1973



Gen. B. Nicola Chiari
dal 1973 al 1975



Gen. Div. Armando Toledo
dal 1975 al 1979



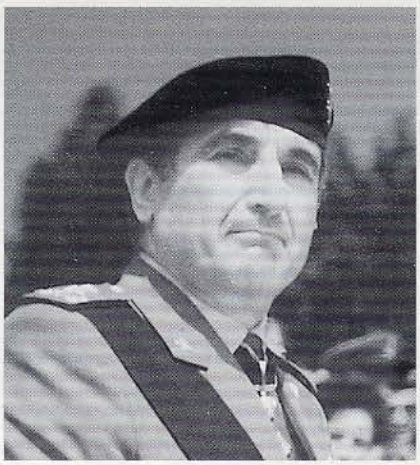
Gen. Div. Stelio Cortolezzis
dal 1979 al 1985



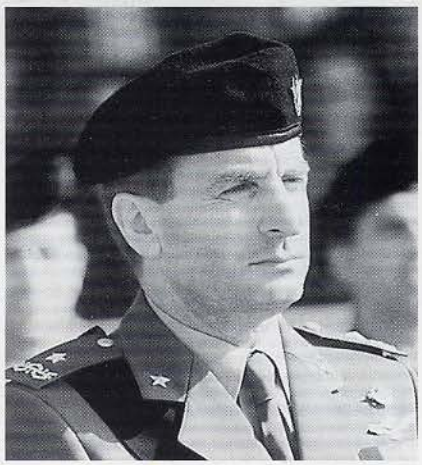
Gen. Div. Sergio De Ros
dal 1985 al 1989



Gen. Div. Giampaolo Giannetti
dal 1989 al 1991



Gen. Div. Sergio Siracusa
dal 1991 al 1994



Gen. B. Pasqualino Verdecchia
dal 1994

Baschi Azzurri Caduti in incidenti di volo

n.	Data	Piloti	Specialisti	Velivolo	Località	Reparto
1	14.11.51	Cap. Oscar Savini *		L 19E	Fort Sill (US)	Allievo pilota
2	08.09.55	Cap. Giulio Cecchi §		L 18C	Firenze	SAL 'Friuli'
3	06.12.55	Cap. Renzo De Stefani		L 21B I-EIXP	Venaria	SAL 'Cremona'
4	31.07.56	Ten. Riccardo Schiappadini		L 21B I-EIXA	Bondone	SAL 9° Art. Pes.
5	11.03.57	S.Ten. Angelo Santiccioli		L 18C I-EIPO	Bracciano	Allievo pilota
6	11.03.57	Ten. Enzo Amici		L 18C I-EIPO	Bracciano	CAOAA
7	26.04.57	S.Ten. Roberto Prandoni		L 21B I-EIYP	Monguelfo	SAL 'Tridentina'
8	05.07.57	Cap. Giorgio Pratellesi		L 21B I-EIXY	Centirocco	SAL 'Aosta'
9	28.11.57	S.Ten. Antonio Boni		L 21B I-EIUB	Dignano	SAL 'Ariete'
10	28.11.57		Serg.Magg. Ferruccio Fantini	L 21B I-EIUB	Dignano	SAL 'Ariete'
11	08.05.58	Ten. Lino Marsiglia		L 21B I-EIJF	Ronchi	SAL 'Folgore'
12	02.08.58	S.Ten. Salvatore Fiorilla		L 21B I-EIZB	M.Croce	SAL 'Cadore'
13	29.05.59	S.Ten. Angelo Bertossi		L 21B I-EIHB	Viterbo	Allievo pilota
14	29.05.59	Ten. Giovanni Prati		L 21B I-EIWF	Viterbo	CAALE
15	29.06.60	Serg.Magg. Luigi Romano		AB47J EI 26	S.Daniele	1° Rep.Sper.Elc.
16	29.06.60	Serg.Magg. Vittorio Masolini		AB47J	Folgarida	1° Rep.Sper.Elc.
17	17.07.60	S.Ten. Lucio Chiaruttini		L21B I-EIJO	Asiago	SAL 'Mantova'
18	17.07.60		Serg.Magg. Rino Domini	L 21B I-EIJO	Asiago	SAL 'Mantova'
19	24.10.60	Cap. Adriano Martelengo		L 21B I-EIVO	M.Elmo	SAL 'Tridentina'
20	24.10.60	S.Ten. Vittorio Caputo		L 21B I-EIVO	M.Elmo	SAL 'Tridentina'
21	25.10.61	S.Magg. Giovanni Mariano		AB47G2 EI6	Reggio Emilia	2° Rep. Elc.
22	25.10.61	Ten. Flaviano Molinaro		L 21B I-EIVW	Bolzano	SAL 'Orobica'
23	06.07.62	S.Ten. Italo Artico		L 18C I-EIAL	Alghero	Allievo pilota
24	10.10.63	S.Ten. Giovanni Arcieri		L 21B I-EIQC	Piacenza	SAL '4° Rgt. cor.'
25	02.04.65	Cap. Aldo Mereu		L 21B I-EIWC	Celleno	CAALE
26	17.06.65	Cap. Tommaso Altieri		L 21B I-EIKP	Corato	SAL 'Pinerolo'
27	17.06.65	Cap. Salvatore Orlando		L 21B I-EIKP	Corato	SAL 'Pinerolo'
28	29.01.67	S.Ten. Corrado De Dominicis		L 21B I-EIVS	Bolzano	RAL 'Orobica'
29	26.09.67	Cap. Francesco Messina		AB 204 EI 240	Bolzano	IV REUG
30	26.09.67	Cap. Francesco D'Alessio		AB 204 EI 240	Bolzano	IV REUG
31	26.09.67	S.Ten. Med. Carlo Mangiarotti		AB 204 EI 240	Bolzano	IV REUG
32	16.05.68	Cap. Giovanni Rossi		L 21B EI 213	Erba	SAL 27°Art.
33	16.05.68		Serg. Diego Briotti	L 21B EI 213	Erba	SAL 27°Art.
34	07.11.68	Magg. Ruggero Pantano §		L 19E	Viterbo	CAALE
35	22.06.70	S.Ten. Felice Genovese		L 21B EI 102	Monviso	RAL 'Taurinense'
36	13.01.72	Ten. Giovanni Giuliani		AB 204 EI 230	Brescia	V REUG
37	13.01.72	Serg.Magg. Gianfranco Mian		AB 204 EI 230	Brescia	V REUG
38	13.01.72		Mar.Ord. Emilio Marconi	AB 204 EI 230	Brescia	V REUG
39	13.01.72		Mar.Magg. Ignazio D'Agaro	AB 204 EI 230	Brescia	V REUG
40	13.01.72		Serg.Magg. Bettino Bennati	AB 204 EI 230	Brescia	V REUG
41	05.10.72	Cap. Moreno Bartolini		L 19E EI3	Viterbo	CAALE
42	05.10.72	Ten. Lorenzo Leoncini		L 19E EI3	Viterbo	Allievo pilota
43	14.05.73	Cap. Franco Elia		AB 205 EI297	Aosta	RAL SMALP
44	14.05.73	Ten. Raffaele Arata		AB 205 EI297	Aosta	RAL SMALP
45	14.05.73		Serg.Magg. Luciano Galliano	AB 205 EI297	Aosta	RAL SMALP
46	13.07.73	Ten. Giancarlo Tassan Gurle		L 19E EI40	Sedegliano	RAL 'Pozzuolo del Fr.'
47	09.07.74	Cap. Pier Maria Medici		AB 206 EI613	M. Paterno	RAL 'Tridentina'
48	07.10.74	Serg. Gianfranco Condemi		AB 206 EI611	Cameri	RAL 'Centauro'
49	07.10.74		Ten. Roberto Bellincioni	AB 206 EI611	Cameri	RAL 'Centauro'
50	07.10.74		Mar.Ord. Emanuele Nucci	AB 206 EI611	Cameri	RAL 'Centauro'

51	25.08.77	Serg.Magg. Giovanni Braga		AB 205 EI318	Corvara	4° Rgpt. 'Altair'
52	25.08.77	Serg.Magg. Mario Rampon		AB 205 EI318	Corvara	4° Rgpt. 'Altair'
53	27.02.78	Serg.Magg. Rosario Cavallo		AB 206 EI 574	Cerreto G.	26° Gr.Sqd.
54	27.02.78	Serg.Magg. Angelo Aiello		AB 206 EI 574	Cerreto G.	26° Gr.Sqd.
55	27.02.78		Serg.Magg. Antimo Landolfo	AB 206 EI 574	Cerreto G.	26° Gr.Sqd.
56	30.03.80	Cap. Franco Scotto		CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
57	30.03.80	Cap. Raffaele Lombardi		CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
58	30.03.80	Mar.Ord. Dario Cerbini		CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
59	30.03.80	Mar.Ord. Alfonso Marini		CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
60	30.03.80		Cap. Angelo Manasse	CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
61	30.03.80		Mar.Ord. Domenico Recanati	CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
62	30.03.80		Mar.Ord. Renato Tavano	CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
63	30.03.80		Serg.Magg. Francesco Di Bella	CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
64	30.03.80		Serg.Magg. Andrea Tognetti	CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
65	30.03.80		Serg.Magg Nicola Chiarella	CH 47C EI803	AbuDhabi	1°Rgpt. 'Antares'
66	06.06.80	Serg.Magg. Andrea Bovolenta		SM 1019 EI446	Viterbo	46° Gr.Sqd.
67	11.05.81	Serg.Magg. Ugo Barra °		AB 206 EI549	Catania	30° Gr.Sqd.
68	05.09.81	Ten. Lorenzo Cozzolino		AB 205 EI343	M.te Limbara	53° Gr.Sqd.
69	05.09.81	Serg.Magg. Stefano Narducci		AB 205 EI343	M.te Limbara	4°Rgpt. 'Altair'
70	05.09.81		Mar.Ord. Agostino Sanna	AB 205 EI343	M.te Limbara	21°Gr.Sqd.
71	23.11.81	Serg. Alessandro Albani		AB 206 EI557	Teulada	21° Gr.Sqd.
72	23.11.81	Serg. Mauro Marchini		AB 206 EI557	Teulada	21° Gr.Sqd.
73	05.07.82	Serg.Magg. Paolo Mendini		AB 205 EI264	Bolzano	4°Rgpt. 'Altair'
74	26.04.83	Ten. Bonifacio De Cosmo		SM 1019 EI432	Bade Orca	21° Gr. Sqd.
75	26.04.83		Serg.Magg. Dario Musetti	SM 1019 EI432	Bade Orca	21° Gr. Sqd.
76	17.08.84	Mar.Ord. Gianni Contrino		SM 1019 EI471	Crespano	13° GRACO
77	05.09.84	Cap. Carlo Degli Alessandri		SM 1019 EI443	Mamone	27° Gr.Sqd.
78	07.09.84	Ten. Gennaro Cembrola		SM 1019 EI411	Pontecag.	21° Gr.Sqd.
79	07.09.84	Serg.Magg. Guido Evangelista		SM 1019 EI411	Pontecag.	21° Gr.Sqd.
80	18.06.85	Ten.Col. Nicola D'Andria		AB47G3 EI54	Modena	2° RRALE
81	17.12.89	Serg. Paolo Rachetti *		AB 206 EI583	Bolzano	4°Rgpt. 'Altair'
82	15.04.88	Mar.Ord. Antonio Gainotti		AB 205 EI311	Udine	4°Rgpt. 'Altair'
83	15.04.88	Serg. Stefano Cargnelutti		AB 205 EI311	Udine	4°Rgpt. 'Altair'
84	15.04.88		Serg. Silvestro Peccolo	AB 205 EI311	Udine	4°Rgpt. 'Altair'
85	06.06.88		Serg. Alfio Pulvirenti *	AB 206 EI625	Perdasdef.	30°Gr.Sqd.
86	13.08.90		Mar.Ca. Gino Votta	AB 412 EI460	Viterbo	1°Rgpt. 'Antares'
87	06.08.91	Serg.Magg. Giovanni De Palma		AB 206 EI537	Vercelli	27° Gr.Sqd.
88	06.08.91	Serg.Magg. Marco Pedi		AB 206 EI537	Vercelli	27° Gr.Sqd.
89	07.01.92	Ten.Col. Enzo Venturini		AB 205 EI305	Varazdin	25° Gr.Sqd.
90	07.01.92	Serg.Magg. Marco Matta		AB 205 EI305	Varazdin	25° Gr.Sqd.
91	07.01.92		Mar.Ca. Silvano Natale	AB 205 EI305	Varazdin	3° RRALE
92	07.01.92		Mar.Ca. Fiorenzo Ramacci	AB 205 EI305	Varazdin	4° RRALE
93	25.11.93	Ten. Fabio Montagna		SM 1019 EI412	Nova Gaia	28° Gr.Sqd.
94	25.11.93	Serg.Magg. Salvatore Stabile		SM 1019 EI412	Nova Gaia	20° Gr.Sqd.
95	19.04.94	Mar.Ord. Antonino Battaglia		A 109 EI862	Catania	30° Gr.Sqd.
96	19.04.94	Serg.Magg. Antonio Vaccaro		A 109 EI862	Catania	30° Gr.Sqd.
97	08.06.95	Cap. Maurizio Cimarosti		AB 206 EI594	Manciano	CAE
98	08.06.95	Ten. Andrea Mariotto		AB 206 EI594	Manciano	4° Rgt. 'Altair'
99	11.03.96	Ten.Col. Sabatino Di Giorgio		AB 205 EI265	Bolzano	4° Rgt. 'Altair'
100	11.03.96	Serg. Paolo Sfrecola		AB 205 EI265	Bolzano	4° Rgt. 'Altair'

*: incidente avvenuto al suolo

§: decesso per cause naturali a seguito attività di volo

°: con il pilota perirono anche due soldati, f.ti Zuccarello e Greco

Ex Baschi Azzurri Caduti in incidenti di volo come piloti commerciali

Ten.PO-PE Gioacchino Dell'Aquila
Ten.PO-PE Enzo Tech
Serg.Magg.POE Nicola Paludi
Mar.Ord.POE Carlo Bellocchio
Cap.PO Bruno Dini
Serg.Magg.m.al. Luigi Rossi
Serg.POE P.Guido Castelletti
Mar.Ca.POE Antonio Orazi
Serg.Magg.POE Michele Dotti
Serg.Magg.POE Rinaldo Porta
Ten.POE Mario Biagini
Serg.POE Ezio Lamperti
Serg.Magg.POE Mirko Roncato
Serg.Magg.POE Franco Valerio
Serg.Magg.POE Maurizio Tonietti
Serg.Magg.POE Giancarlo Pontarin

Basco Azzurro
Se tu credi fermamente nella tua opera
anche se non sempre la gioia delle vittorie
compensa l'amarezza delle sconfitte;

se tu, incurante d'ogni pericolo,
accorri ovunque
per lenire le sofferenze del tuo fratello,
senza curarti del colore della sua pelle
o del suo differente idioma;

se tu pensi che non sia una chimera
poter colmare con la generosità
lo spazio tra l'infinitamente piccolo
e l'immensità,
e se il rischio del tuo lavoro quotidiano
t'infonde anche sentimenti poetici;

se, al tuo orecchio, il sibilo delle turbine
giunge come canto di sirene ammaliatrici,
ed il frullar delle eliche,
come dolce fruscio di ruscello;

se tu - oltre il bianco, il rosso ed il verde -
ami anche il colore del cielo:
tu sei un Basco Azzurro.



In alto.
La preghiera del Basco Azzurro.

A destra.
La Madonna di Loreto è la protettrice degli aviatori dell'Esercito.

Ringraziamenti

Ai seguenti Baschi Azzurri, che con le loro preziose testimonianze hanno reso possibile la realizzazione di questo libro, va la grata riconoscenza dell'Autore:

Avaro Giuseppe
Campana Vittorio
Celaschi Anunzio
Cintori Fausto
Coata Lido
Codipietro Nicola
Coppi Giuseppe
Corbelli Massimo
Corona Giuseppe
Crucianelli Fernando
De Angelis Arnaldo
Del Carretto G.Aleramo
Dell'Isola Gioachino
Dessì Giuseppe
De Zuani Ruggero
Figliuolo Salvatore
Frare Alfio
Giannetti Gianpaolo
Giovenali Valentino
Giulietti Giuseppe
Laruccia Antonio
Lauricella Corrado
Lenza Cosimo
Macchitella Nicola
Pecoraro Luigi
Piccinelli Ludovico
Piccolo Gennaro
Presti Gaetano
Preziosi Pierino
Sorrentino Ciro
Surrentino D'Afflitto Carlo
Tafaro Giuseppe
Ugolini Eliano
Valente Emidio
Vallauri Federico
Vento Salvatore

Un grazie particolare ad Augusto Laghi e Giorgio Bassi, che hanno fornito molto del materiale fotografico a colori, ed ai due "*Amici dei Baschi Azzurri*", Frank Mac Meiken e Giorgio Catellani, per il loro aiuto e sostegno.

Bibliografia e fonti

Ali e Poltrone - Giuseppe D'Avanzo
Badges and Insignia of World War II - Guido Rosignoli
Il Dominio dell'Aria - Giulio Douhet
Il Periodo Pionieristico dell'Aeronautica Militare - Angelo Lodi
Il Generale Efisio Marras Addetto Militare a Berlino - Sergio Pelagalli
L'Esercito Italiano nel secondo dopoguerra 1945-1950 - SME-US
Lo sviluppo dell'Aeromobilità - Centro Militare Studi Strategici
Storia della dottrina e degli ordinamenti dell'Esercito Italiano - Filippo Stefani
Storia dell'Osservazione Aerea per l'Esercito - Francesco Muscarà
Alata
Ala Rotante
Ali Antiche
Ali Italiane
Basco Azzurro
Biblioteca Stato Maggiore Esercito
Bollettino d'informazioni del CAALE 1957-1961
Corriere Militare
Sezione Elettrofotografica del Centro AVES
Rivista Militare

Indice

PRESENTAZIONE V

INTRODUZIONE XI

CAPITOLO I
LE PREMESSE 1

CAPITOLO II
L'AVIAZIONE LEGGERA DELL'ESERCITO 11

Le direttive iniziali 13
La prima "casa" - Monte dell'Oro 14
I velivoli 16
I precursori 17
Il Centro Addestramento Osservazione Aerea per l'Artiglieria 19
L'addestramento dei piloti 20
La formazione degli specialisti 22
Costituzione del 1° RRALE 24
L'inizio dell'attività 26

CAPITOLO III
IL PRIMO ASSETTO 31

Le Sezioni ed i Reparti Aerei Leggeri 33
I piloti del "bel tempo" 35
Le direttive di impiego 40
I "campi corti" e l'attività su neve 43
Costituzione del 2° RRALE 47
L'avvento dell'elicottero 47
Il Reparto Sperimentale Elicotteri 49
I primi reparti Elicotteri 50
Il 1° Reparto Elicotteri 51
Il 2° Reparto Elicotteri 52
Il Centro Addestramento Aviazione Leggera dell'Esercito 53
Le sperimentazioni con gli L 21B 56
L'allenatore strumentale AN.T.18 60
Le sperimentazioni con gli elicotteri 61

La creazione dell'Ufficio dell'Ispettore dell'ALE 63
La Scuola A.M. di Alghero 63
Piloti di aereo e piloti di elicottero 64
Il bilancio del primo decennio di attività 65

CAPITOLO IV
LO SVILUPPO 67

Il secondo decennio 69
Il Cessna L 19E 69
L'Agusta Bell 204 B 70
Il contributo all'Aviazione Commerciale 73
La ristrutturazione del 1963 74
Le prime esercitazioni importanti 77
L'attività dei Reparti Elicotteri Uso Generale 83
L'Agusta Bell 205 85
Il Generale Francesco Muscarà 88
Il declino dell'aereo leggero ed il salto generazionale 91
L'arruolamento dei Sottufficiali Piloti 92
L'alluvione di Firenze 93
L'Agusta Bell 206 "Jet Ranger" 93
Costituzione del 3° RRALE 94
La scelta del nuovo aereo leggero 95
L'Ufficio Materiali dell'Aviazione Leggera dell'Esercito 96
La sperimentazione dell'impiego notturno 96
La formazione degli Ufficiali Specialisti dell'ALE 98
La concessione del Basco Azzurro 98
Il bilancio del secondo decennio di attività 101

CAPITOLO V
L'AFFERMAZIONE 103

Il terzo decennio 105
L'armamento degli elicotteri 105
L'introduzione del volo tattico 109
Il CH 47 C "Chinook" 111
La partecipazione alla spedizione sull'Everest 114
L'attività della Scuola di Latina 118
La Missione Militare a Malta 119
Il Raduno Nazionale degli Osservatori Aerei 120
Il SIAI Marchetti 1019 'Jet STOL' 121
La partecipazione alle competizioni sportive 123
Il "papero" va in pensione 124
La denominazione militare dei velivoli 126
Il nuovo assetto dell'Esercito 126
Il terremoto del Friuli 131

La costituzione del 4° RRALE 133
L' A 109 "Hirundo" 134
La radiazione degli elicotteri a pistoni 136
Le esercitazioni "Ippogrifo" 137
L'Ufficiale di collegamento negli Stati Uniti 141
La missione tecnico-militare in Marocco 141
Il primo impiego con la bandiera dell'ONU - il Libano 142
La giornata più nera dell'ALE 145
Il terremoto nel Meridione 146
Il simulatore di volo per elicotteri 146
L'introduzione dell'Agusta Bell 212 e dell'Agusta Bell 412 148
Il bilancio del terzo decennio di attività 150

CAPITOLO VI
LA MATURITÁ 153

Il quarto decennio 155
Le campagne antincendio 156
Il programma A 129 158
L'attività dei reparti operativi 163
Il 1° Raggruppamento Antares - "Primus nomine, factisque fulgentior" 163
Il 4° Raggruppamento Altair - "Nec aspera nec ardua coela timeo" 166
Il 5° Raggruppamento Rigel - "Il mio spirit atòr ti svole" 170
La costituzione dell'ANAE 173
La radiazione degli AB 204B 174
L'immissione dei nuovi A 109 175
La missione ONU - UNTAG in Namibia 177
La consegna dell'A 129 178
Il bilancio del quarto decennio 180

CAPITOLO VII
IL CONSOLIDAMENTO 181

Il quinto decennio 183
L'operazione "Provide Comfort Airone" in Kurdistan 184
Il Dornier DO 228 185
Il volo tattico notturno 186
La missione "Pellicano" in Albania 186
La missione CEE in Jugoslavia 187
La cessione degli L 19 189
Nascono i Reggimenti AVES 190
L'ipotesi di una Brigata Aeromobile 192
La missione UNOMOZ "Albatros" in Mozambico 194
L'Aviazione dell'Esercito non è più "Leggera" 194
Il progetto per il Museo dell'Aviazione dell'Esercito 195

Il programma NH-90 196
Le missioni ONU "Ibis" in Somalia 199
L'AVES alle soglie del 2000 203
Conclusioni. 204

APPENDICE 209

Gli Ispettori dell'Aviazione dell'Esercito 211
Baschi Azzurri Caduti in incidenti di volo 212
Ex Baschi Azzurri Caduti in incidenti di volo 214
Preghiera del Basco Azzurro 215
Ringraziamenti 216
Bibliografia e fonti 217

Indice 219

Finito di stampare
nel mese di ottobre 1996



